Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

29 893 Veiligheid van het railvervoer

Nr. 183 **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 3 februari 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 17 november 2014 over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (Kamerstuk 29 893, nr. 176) en de gebruiksvergoeding op het spoor.

De vragen en opmerkingen zijn op 3 december 2014 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 2 februari 2015 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
T.R. van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink

kst-29893-183
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur en hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Deze leden lezen in het ontwerpbesluit en de toelichting daarop veel zaken waarin zij zich kunnen vinden. Tegelijkertijd hebben de aan het woord zijnde leden nog enkele vragen aan de Staatssecretaris.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur en kunnen zich hier grotendeels in vinden, vooral omdat het deels aansluit bij wensen vanuit de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) en de concessies voor het hoofdrailnet voor 2015 – 2025. Deze leden zien daarom ook het voordeel van een snelle inwerkingtreding en vragen een toelichting op wat de gevolgen zouden zijn wanneer het gewijzigde besluit niet tijdig in werking treedt om te kunnen dienen als basis voor de capaciteitsverdelingsprocedure voor het dienstregelingsjaar 2016.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Zij hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Zij hebben hierover nog enkele vragen.

Aanleiding en noodzaak

De leden van de VVD-fractie lezen dat de schaarste op het spoor ertoe leidt dat de beschikbare capaciteit zo goed mogelijk verdeeld moet worden. Om dit te kunnen borgen worden de regels met betrekking tot de capaciteitsverdeling aangepast. Deze leden erkennen de noodzaak en herkennen zich in de voorbeelden die door de Staatssecretaris worden genoemd, zoals tijdelijk verminderde capaciteit op de Betuweroute. De leden van de VVD-fractie hebben de volgende vragen en opmerkingen. Op basis waarvan is de prioriteitsstelling tot stand gekomen en hoe verhouden artikelen 9 en 10 zich tot elkaar? Goederenvervoer heeft in artikel 10 een lage prioritering, maar zet artikel 9 artikel 10 terzijde?

Optimalisatie

De leden van de PvdA-fractie zijn bekend met het feit dat het Nederlandse spoor druk bereden is en ondersteunen daarom ook de inzet om de bestaande capaciteit maximaal te benutten. Deze leden zijn dan ook zeer benieuwd naar de verwachting van de Staatssecretaris van de toename van de (absolute en relatieve) aantallen treinen op het spoor als gevolg van het nu voorliggende besluit.

Verstevigen rol beheerder

De leden van de VVD-fractie lezen op pagina 12 van de nota van toelichting: «De beheerder heeft de bevoegdheid gekregen om een capaciteitsaanvraag voor internationaal personenvervoer af te wijzen en in te trekken. De beheerder mag hiertoe overgaan zodra beheerders in buurlanden de corresponderende capaciteit op hun net definitief niet hebben toegekend.» Zijn er voorbeelden te noemen waarin deze situatie zich de afgelopen twee jaar heeft voorgedaan? En hoe is er destijds omgegaan met deze problematiek, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de beheerder voorheen capaciteit pas kon intrekken wanneer bewezen was dat deze onbenut bleef. In verband hiermee vragen deze leden om hoeveel procent van de toegekende capaciteit het hier ging en hoeveel van deze wel toegekende maar in het verleden niet benutte capaciteit met de nu voorgestelde wijziging wel benut zal gaan worden. Ook vragen deze leden of dit vraagstuk alleen voor personenvervoer speelt, of ook voor goederenvervoer.

De leden van de SP-fractie vragen zich af hoe groot het probleem is van de zogenaamde onbenutte spoorcapaciteit, nu met dit besluit wordt ingezet op het terugdringen daarvan. Deze leden vragen hoeveel procent van de spoorcapaciteit gemiddeld onbenut blijft en hoever dit met het gewijzigde Besluit zal worden teruggedrongen. Ook vragen deze leden of het probleem van onbenutte spoorcapaciteit vooral voorkomt bij goederenvervoer of dat dit ook geldt voor personenvervoer.

De leden van de D66-fractie lezen dat de beheerder de bevoegdheid heeft gekregen om een capaciteitsaanvraag voor internationaal personenvervoer af te wijzen en in te trekken. Deze leden vragen of dit alleen kan in het geval van afwijzing van toekenning van capaciteit in buurlanden of ook in andere gevallen. En als het laatste het geval is, in welke andere gevallen dan?

De leden van de D66-fractie vragen voorts of er ook aanpassingen worden gedaan in de hoeveelheid momenten waarop capaciteit kan worden aangevraagd en verdeeld, zodat processen kunnen worden versneld om zo flexibeler te kunnen zijn bij noodzakelijke aanpassingen in de dienstregeling.

Actualisatie

De leden van de ChristenUnie-fractie zien dat in artikel 10 een nieuwe prioriteitsvolgorde gegeven wordt in geval van overbelaste infrastructuur. Hierbij staan eerst zes vormen van openbaar vervoer (stadsgewestelijk, nationaal, internationaal, nationaal hogesnelheids-, internationaal hogesnelheids- en streekgewestelijk vervoer), vervolgens standaard goederenvervoer en vervolgens overig personenvervoer. Genoemde leden hebben hierover een aantal vragen. Allereerst vragen zij waarom er nog steeds onderscheid wordt gemaakt tussen stadsgewestelijk en streekgewestelijk openbaar vervoer. Zij wijzen er op dat NS dit onderscheid al jaren niet meer maakt en beide treinen «sprinters» noemt. Waarom wordt dan in de kaart bij het ontwerpbesluit dit onderscheid nog gemaakt? Genoemde leden wijzen bijvoorbeeld op de sprinter Hoorn-Schiphol die volgens de kaart tussen Hoorn en Zaandam streekgewestelijk is en tussen Zaandam en Schiphol stadsgewestelijk. Volgens genoemde leden heeft een dergelijk onderscheid in de praktijk geen zin en kan het zelfs leiden tot uitvoeringsproblemen. Moet de genoemde trein nu wel of geen prioriteit krijgen op nationaal openbaar vervoer, zo vragen genoemde leden.

Internationaal personenvervoer

De leden van de VVD-fractie lezen op pagina 22 van de nota van toelichting dat binnenlandse concessiehouders voorrang hebben op internationale corridors. Ingevolge Europese regelgeving is internationaal reizigersvervoer geliberaliseerd. Deze leden vragen of Nederland concessiehouder NS met hogesnelheidsvervoer in de concessie dan voorrang mag geven boven andere aanbieders van internationaal reizigersvervoer. In hoeverre is dat in het belang van de reiziger? Moet niet worden gekeken naar een objectieve verdeelstaf tussen de concessiehouder en andere internationale vervoerders zodanig dat de reiziger het beste aanbod krijgt? Zo nee, waarom niet? Wat vindt de Europese Commissie hiervan en wat vindt de Autoriteit Consument en Markt (ACM) hiervan? De leden van de VVD-fractie vinden dat het belang van de reiziger voorop moet staan en dat reizigers geen hinder mogen ondervinden indien de concessiehouder een voorrangspositie heeft.

De leden van de PvdA-fractie begrijpen dat de concessiehouder in geval van overbelasting van het spoor voorrang krijgt boven andere deelmarkten. Hoe verhoudt deze voorrang zich tot het voornemen om te komen tot goede paden voor internationaal personenvervoer, zo vragen deze leden. In het verlengde hiervan vragen de aan het woord zijnde leden op welke trajecten naar verwachting de meeste overbelasting plaats zal vinden en welke maatregelen de Staatssecretaris hiertegen op voorhand neemt.

De leden van de SP-fractie zien met deze wijziging van het Besluit mogelijk problemen ontstaan met het personenvervoer op het hoofdrailnet. Deze leden hebben zorgen over de liberalisering van het internationale personenvervoer wanneer dit kan leiden tot kannibalisatie van het hoofdrailnet. Deze leden vragen een nadere toelichting op hoe dit besluit nu voorkomt dat een andere vervoerder dan NS die capaciteit aanvraagt voor internationaal personenvervoer. Het ontwerpbesluit is nu tegen-

strijdig volgens deze leden: er wordt gesteld dat de concessiehouder voorrang kan krijgen, maar tegelijkertijd is het niet onmogelijk voor een buitenlandse vervoerder om capaciteit te krijgen voor internationaal spoorvervoer. In welke gevallen is dit dan wel mogelijk en wordt dat wenselijk geacht?

Goederenvervoer

De leden van de VVD-fractie constateren dat, naast over het belang van het reizigersvervoer, geschreven wordt over het belang van het internationale goederenvervoer (85% van het goederenvervoer) om de concurrentiepositie van de havens van Rotterdam en Amsterdam te borgen. Deze leden vragen hoeveel ruimte er nog is voor groei op het spoor voor goederenvervoer. En wat zijn de consequenties voor het binnenlandse goederenvervoer? Binnenlands goederenvervoer lijkt volgens deze leden onderaan de prioriteitenlijst uit te komen. Deelt de Staatssecretaris de opvatting van de leden van de VVD-fractie dat het echter voor de Nederlandse industrie, en daarmee ook voor de Nederlandse economie, van groot belang is dat de maakindustrie per spoor bereikbaar is? En hoe verhoudt zich dat tot de volgende passage op pagina 16–17 van de nota van toelichting: «In de huidige situatie geniet goederenvervoer voorts prioriteit boven streekgewestelijk personenvervoer. Een gevolg van deze prioriteitsstelling is dat de vertrektijden van reizigerstreinen in de dienstregeling op sommige trajecten gedurende de dag kunnen variëren. Dergelijke inconsistenties in de dienstregeling voor personenvervoer zijn ongewenst»? De leden van de VVD-fractie horen graag op welke wijze de afnemers en aanbieders van binnenlands goederenvervoer per spoor de consequenties van het nieuwe beleid zullen gaan merken.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris de voorrang die het personenvervoer heeft op pagina 13 van de nota van toelichting benadrukt. Reizigers hebben liever geen last van wisselende treintijden. Deze leden snappen dat dit zoveel mogelijk voorkomen moet worden. Toch vragen zij in hoeverre goederentreinen moeten wijken voor reizigerstreinen. Hoeveel vertraging mogen goederentreinen maximaal oplopen of hoe vaak moeten zij wijken voor reizigerstreinen? Kan het voorkomen dat een goederentrein lange tijd moet wachten op een treinpad of dat een treinpad eenvoudigweg niet voorhanden is? Hoe wordt dit dan toch opgelost? Worden hier procesafspraken over gemaakt voor tijden dat de Betuweroute niet volledig beschikbaar is? Is het een idee om een crisisteam paraat te hebben dat de mogelijkheden voor goederentreinen bekijkt? Zo nee, waarom niet?

De leden van de PvdA-fractie vragen voor welke regio's de verhoging van de prioriteit van streekgewestelijk personenvervoer en de verlaging van de prioriteit van goederenvervoer gevolgen heeft. Is het juist dat dit voor de kleinere vervoerders leidt tot consistentere dienstverlening in regionaal personenvervoer, zo vragen deze leden.

De leden van de D66-fractie merken op dat personenvervoer en goederenvervoer capaciteit en prioriteit in voorliggend besluit krijgen toebedeeld, maar vragen of – en hoe – vervoer van gevaarlijke stoffen ook een plaats heeft in deze capaciteitsverdeling. Hoe is de wisselwerking tussen voorliggend besluit en het basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, zo willen deze leden weten.

Bouw derde spoor Duitsland

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris op pagina 17 van de nota van toelichting schrijft over de hinder in Nederland als gevolg van de aanleg van het derde spoor in Duitsland, ofwel de afgenomen capaciteit op de Betuweroute tot 2022. De Staatssecretaris schrijft dat overleg met decentrale overheden en bewoners soelaas moet bieden. Deze leden vragen wat er gebeurt als het overleg op niets uitloopt. Moet dit niet onderdeel uitmaken van het eerder door deze leden genoemde overleg binnen een crisisteam dat de belangen van goederenvervoerders en ook van gemeenten constant uitbalanceert? Welke bevoegdheden zijn er voor decentrale overheden om een beslissing tegen te kunnen houden? En waar kunnen bewoners met klachten terecht? Deelt de Staatssecretaris de opvatting van de leden van de VVD-fractie dat bewoners bij één aanspreekpunt eventuele vragen en klachten zouden moeten kunnen melden?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de bouw van het derde spoor in Duitsland (Emmerich-Oberhausen) tot capaciteitsvermindering leidt op de Betuweroute. Als gevolg hiervan dient het goederenvervoer uit te wijken via Brabant en Gelderland-Overijssel. Deze leden lezen dat voor de Brabantroute vier keer zoveel treinen worden toegestaan en voor het traject Deventer-Oldenzaal twee keer zoveel. Deze leden gaan er vanuit dat dit maximumaantallen treinen per uur zijn en dat niet benutte capaciteit in andere weken niet mag worden toegevoegd aan capaciteit in weken dat aan het Duitse spoor gewerkt wordt. Is dit terecht, zo vragen deze leden. In het verlengde hiervan vragen de leden van de PvdA-fractie of het overleg met omwonenden inmiddels heeft plaatsgevonden en wat de resultaten van dit overleg zijn. De aan het woord zijnde leden hebben ook een vraag over de gevolgen van een eventuele uitloop van de werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland. Dient het nu voorliggende besluit gewijzigd te worden in geval de werkzaamheden niet op 31 december 2022 zijn afgerond, zo vragen deze leden de Staatssecretaris.

De leden van de SP-fractie maken zich zorgen over de extra belasting van de Brabantroute, iets dat met dit ontwerpbesluit mogelijk gemaakt wordt. Klopt het dat dit ontwerpbesluit de grenzen opzoekt van wat de Brabantroute aan kan? Hoe wordt voorkomen dat gevaarlijke stoffen door dichtbevolkt gebied worden vervoerd?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wat betreft het goederenvervoer hoe er bij de bouw van het derde spoor voor de Betuweroute in Duitsland bij capaciteitsproblemen in Nederland wordt omgegaan met goederentreinen voor de chemische sector die binnen een bepaald tijdframe moeten aankomen om te garanderen dat industriële processen niet moeten worden stilgelegd. Deelt de Staatssecretaris de mening dat als hiervoor onvoldoende garanties worden gegeven dit ertoe kan leiden dat belangrijke industrieën hun productie verplaatsen naar het buitenland? Welke maatregelen neemt de Staatssecretaris om dit te voorkomen? Is het voor deze periode niet gewenst om bovenop de reeds genomen maatregelen zoals meer capaciteit op de Brabantroute ook een aankomstgarantie te geven voor dit beperkte deel transporten, waarbij vertraging grote economische consequenties heeft, en bijvoorbeeld in artikel 10 een tijdelijk extra categorie voor deze vorm van goederenvervoer te introduceren?

Leefomgeving

De leden van de VVD-fractie lezen op pagina 18 van de nota van toelichting: «In het besluit stonden nog geen bepalingen die het mogelijk maakten om rekening te houden met het geluid dat door een spoorvervoerder wordt geproduceerd. Het besluit is zo gewijzigd dat de beheerder bij de verdeling van capaciteit rekening houdt met de leefomgeving. In het geval van een conflict binnen een deelmarkt dient de beheerder prioriteit toe te kennen aan het vervoer dat het minste geluid produceert. Het is hierdoor mogelijk dat omwonenden minder geluidsoverlast van het spoorvervoer zullen ondervinden. Beide gevolgen zijn in lijn met de doelstellingen zoals verwoord in de LTSA.» Deze leden vragen of het hier gaat om een benchmark tussen goederen- en goederentreinen of tussen goederen- en passagierstreinen? Oftewel, is het zo dat bij een overschrijding van geluidsnormen de voorkeur gegeven kan worden aan passagierstreinen in plaats van goederentreinen, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat in het nieuwe Besluit voor het eerst mogelijkheden worden gecreëerd om bij de toekenning van paden de geluidsproductie van een trein mee te wegen. Zij vernemen van de Staatssecretaris graag een nadere toelichting op de volgende zin uit de nota van toelichting: «In het geval van een conflict binnen een deelmarkt dient de beheerder prioriteit toe te kennen aan het vervoer dat het minste geluid produceert.» Betekent dit, zo vragen deze leden, dat de meest stille trein voorrang krijgt boven een minder stille trein in geval twee (goederen)treinen concurreren om op een bepaalde tijd over een bepaald traject te mogen rijden? De aan het woord zijnde leden steunen de Staatssecretaris in haar zoektocht naar prikkels om treinen zo geluidsarm mogelijk te maken en vragen in dat kader of er nog andere prikkels onderzocht en overwogen zijn of worden waarmee dat doel dichterbij kan worden gebracht.

Met genoegen hebben de leden van de PvdA-fractie kennisgenomen van het voornomen van de Staatssecretaris om goederenvervoer zoveel mogelijk over de daarvoor bestemde goederencorridors te leiden. Op welke enkelsporige lijnen zal deze wijziging tot (aanzienlijk) minder goederentreinen leiden, zo vragen de aan het woord zijnde leden. Ook vragen deze leden de verwachte reductie op deze lijnen te kwantificeren (in aantallen en relatief).

De leden van de D66-fractie vinden het positief dat er een mogelijkheid komt om in de capaciteitsverdeling rekening te houden met geluidsproductie. Zij vragen of dit alleen in het geval van een conflict geldt, of dat het ook bij de initiële capaciteitsverdeling kan worden toegepast, bijvoorbeeld bij trajecten in dichtbevolkte gebieden of daar waar het spoor dicht tegen woningen aan ligt. Kan men ook rekening houden met trillingshinder, zo vragen deze leden voorts.

Gevolgen voor de regeldruk en handhaving

De leden van de VVD-fractie lezen dat de bedrijfseffecten van het Besluit niet zullen veranderen. Deze leden vragen of de Staatssecretaris dit kan onderbouwen. Zeker gezien de opmerking op pagina 20–21 van de nota van toelichting dat internationale capaciteitsverdeling vooraf gaat aan Nederlandse capaciteitsverdeling. Wordt dit bijvoorbeeld gecompenseerd door een grotere flexibiliteit in ad hoc aanvragen zoals op pagina 22 van de nota van toelichting is beschreven? En wat zijn hiervan de gevolgen voor de aanbieders van nationaal goederenvervoer en hun afnemers? De leden van de VVD-fractie ontvangen graag een toelichting. Ook horen

deze leden graag wanneer de op pagina 19 van de nota van toelichting aangekondigde evaluatie naar de Kamer wordt gestuurd.

De leden van de D66-fractie vragen of het naar aanleiding van de opmerkingen van ProRail en de ACM gewijzigde ontwerpbesluit aan beide partijen is voorgelegd en welke van hun kritiekpunten zijn blijven staan of terzijde zijn gelegd.

Overig

De leden van de PvdA-fractie vragen wanneer het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur voor het laatst gewijzigd is. In het verlengde hiervan vragen deze leden hoe lang de nu voorliggende wijziging van het Besluit – naar verwachting – zal gelden.

De leden van de D66-fractie vragen of de Staatssecretaris kan aangeven op welke wijze het voornemen om ‘s nachts langer door te rijden een plaats heeft in voorliggend ontwerpbesluit, alsmede de toezegging om te onderzoeken om deze laatste treinen verder door te laten rijden dan het eerste station buiten de Randstad.

Gebruiksvergoeding

De leden van de VVD-fractie hebben nog enkele vragen over de rol van regionale vervoerders en de verhouding tussen hen en ProRail. Deze vragen hebben vooral betrekking op de gebruiksvergoeding. In hoeverre en op welke wijze is efficiëntie verzekerd bij de door ProRail toegepaste kostenverhoging met 50 miljoen euro en het nieuwe model voor het vaststellen van de gebruiksvergoeding? Hoe is zeker gesteld dat ProRail niet meer kosten berekent dan noodzakelijk zou zijn als het efficiënter zou werken? Hoe is verzekerd dat de kostenstijging niet groter is dan de kleinst noodzakelijke stijging, zodat de sector niet meer betaalt dan strikt noodzakelijk is en een efficiënte vergoeding dus gewaarborgd is?

Ook de leden van de D66-fractie hebben nog enkele vragen over de gebruiksvergoeding. In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte I (bijlage bij Kamerstuk 32 417, nr. 15) stond een bezuiniging op spoor van 50 miljoen euro. Tijdens het algemeen overleg Spoor op 12 september 2013 (Kamerstuk 29 984, nr. 436) heeft de Staatssecretaris aangegeven dat hiervan 30 miljoen euro via de gebruiksvergoeding aan vervoerders en reizigers zou worden doorbelast, en dat voor 20 miljoen euro nog een oplossing zou worden gevonden door ProRail. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe het hiermee staat en of ProRail nu een oplossing heeft gevonden voor de resterende 20 miljoen euro? En zo ja, welke? Wat zijn de consequenties voor reizigers en goederenvervoerders? Kan ProRail de gebruiksvergoeding onbeperkt verhogen of zijn hier regels aan gebonden, zo willen deze leden weten.

De leden van de ChristenUnie-fractie herinneren zich dat in het regeerakkoord van het kabinet-Rutte 1 in de begroting een extra opbrengst van 50 miljoen euro op de gebruiksvergoeding is opgenomen (30 miljoen euro in 2015, oplopend tot 50 miljoen euro in 2016). Dit leidt het komende jaar tot stijgende vergoedingen voor de vervoerders. Tevens is de methodiek van berekening van de tarieven op instigatie van de ACM aangepast. Het resultaat is een circa 20% tarief voor alle vervoersegmenten berekend over de diensten treinpaden, bovenleiding, transfer en opstellen. Genoemde leden hebben hierover een aantal vragen.

Besparingen ProRail

De leden van de VVD-fractie realiseren zich dat de kostenverhoging is goedgekeurd door de Kamer, maar dat laat volgens deze leden onverlet dat gestreefd moet worden naar een efficiënte organisatie van overheidsbedrijven. Zij vragen of er ook gekeken is naar mogelijke besparingen binnen ProRail zelf, die de verhoging van de gebruiksvergoeding met 50 miljoen euro zouden kunnen mitigeren, zodat een lagere kostenstijging voor de spoorgebruikers mogelijk zou zijn. Zo ja, kan de Staatssecretaris de uitkomsten van dat onderzoek toelichten en aan de Kamer toesturen?

De leden van de CDA-fractie vragen ook of er gekeken is naar mogelijke besparingen binnen ProRail zelf, die het bedrag van 50 miljoen euro zouden kunnen mitigeren, zodat een lagere kostenstijging voor de spoorgebruikers mogelijk zou zijn. Zo nee, is de staatsecretaris bereid om die mogelijkheid alsnog te onderzoeken en is de staatsecretaris ook bereid om daarbij de spoorsector te betrekken voor input, creativiteit en ideeën, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of, voordat de nieuwe methode van kracht werd of opgesteld is en ongeacht de eerdere instemming van de Kamer met verhoging van de gebruiksvergoeding, nog gekeken is naar de mogelijkheid om te bezuinigen binnen ProRail zelf en zo de stijging van de gebruiksvergoeding te beperken. Als dit het geval is, kan de Staatssecretaris dan de uitkomsten van dat onderzoek aan de Kamer doen toekomen? Als dit niet onderzocht is, is de Staatssecretaris dan bereid om die mogelijkheid alsnog te onderzoeken? Is de Staatssecretaris tevens bereid om daarbij de sector te betrekken voor input, creativiteit en ideeën?

Doorberekening in treinkaartje

De leden van de CDA-fractie vragen of de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet NS de mogelijkheid biedt om de kostenverhoging van ProRail via het treinkaartje bij de reiziger neer te leggen. Zo ja, is NS voornemens om van die mogelijkheid gebruik te maken? Zo ja, wanneer en op welke wijze? Zo nee, hoe hard is de garantie dat dit niet zal gebeuren, zo vragen deze leden.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de stijging van de gebruiksvergoeding doorberekend wordt in de prijs voor het treinkaartje of dat dat uitgesloten is. Hoe verhoudt dit zich met de afspraken over tariefstijgingen in de verschillende concessies? Ook vragen genoemde leden welke uitgangspunten van de Europese richtlijn hierbij relevant zijn en op welke wijze die wel of niet zijn meegenomen in de nieuwe verdelingsmethodiek van ProRail. Zijn er daarbij elementen achterwege gelaten en zo ja, welke zijn dat en waarom zijn die achterwege gebleven?

Segmenten en non-discriminatie

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre en op welke wijze non-discriminatie tussen vervoerders en sectoren verzekerd is bij de toegepaste kostenverhoging. Dragen zij relatief gezien allemaal net zoveel bij in de kostenverhoging, of zijn er verschillen. En in het laatste geval, welke zijn dat? Hoe zit het rekenmodel op dit punt in elkaar?

De leden van de CDA-fractie constateren dat het kostenmodel drie segmenten onderscheidt, blijkens antwoorden van de Staatssecretaris van 26 november 2014 op vragen van het lid De Boer (VVD) (Aanhangsel Handelingen II 2014/15, nr. 692): NS, regionaal vervoer en goederen-

vervoer. Deze leden zijn benieuwd of het mogelijk is om meer segmenten dan deze drie te onderscheiden en waarom is gekozen voor deze specifieke segmentatie. Wat waren de alternatieve segmenten en waarom zijn die afgevallen? De leden van de CDA-fractie vragen verder hoe non-discriminatie verzekerd is bij de nieuwe gebruikskostenmethode, zowel tussen de drie categorieën onderling, als tussen de partijen die binnen die categorieën actief zijn. Kan de staatsecretaris dit gedetailleerd toelichten?

De leden van de CDA-fractie vragen of de regionale diensten van NS in het segment «NS» of in het segment «regionaal vervoer» vallen. Ook vragen zij hoe dit gaat bij de toekomstige verwerving van regionale concessies door NS of dochterondernemingen van NS.

De leden van de CDA-fractie vragen tevens in welk van de segmenten de Hogesnelheidslijn (HSL)-verbinding van NS valt: valt die in het segment NS? Zo ja, wordt de HSL-verbinding van NS dan op gelijke voet met bijvoorbeeld de Thalys-, de Eurostar- of de InterCityExpress (ICE)-trein behandeld? Als dat niet zo is, kan de staatsecretaris dan gedetailleerd uitleggen hoe het wel zit?

De leden van de CDA-fractie vragen hoe te controleren is of ProRail non-discriminatoir omgaat met de van het spoor afhankelijke gebruikers. Kunnen individuele partijen ook nagaan welke vergoeding andere individuele partijen en gebruikers betalen, zodat zij kunnen vaststellen of sprake is van non-discriminatie, zo vragen zij. Als dat niet het geval is, waarom is dit niet mogelijk en werkt dat niet een gebrek aan transparantie en het risico op discriminatie in de hand?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de gelijkmatige verdeling over de vervoersegmenten ook een gelijkmatige verdeling over de reizigerskilometers betekent. Zij vragen dit omdat de reisafstanden op het hoofdrailnet over het algemeen groter zijn en het aantal reizigers groter. Als er een verschil is tussen het aandeel van de gebruikersvergoeding in de totale kosten tussen de verschillende vervoersegmenten dan kan volgens deze leden de impact ondanks de gelijkmatige verdeling toch verschillen. Zij vragen daarom of er een berekening is gemaakt van de impact op de kosten per reizigerskilometer per segment van de stijging van de gebruiksvergoeding.

Ook vragen de leden van de ChristenUnie-fractie hoe de wijziging van de gebruikersvergoeding wordt doorgevoerd op de regionale diensten die NS bijvoorbeeld in Overijssel uitvoert (de lijn Zwolle-Kampen). Vallen die binnen het segment «regionale vervoerders» of binnen het segment «NS»? Kan de Staatssecretaris het verschil in dit geval en soortgelijke gevallen uitleggen? In het kostenmodel worden goederenvervoer, regionaal openbaar vervoer en NS onderscheiden. Wat gebeurt er als dochters van NS zich in het regionale openbaar vervoer begeven, dus als bijvoorbeeld Abellio de aanbesteding van het regionale openbaar vervoer in Limburg zou winnen: valt Abellio dan binnen het segment «regionale vervoerders», of binnen het segment «NS» en waar is die keuze op gebaseerd?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen tevens wat er gebeurt met de kosten van een regionale vervoerder als er een lijn toegevoegd wordt aan diens segment, zoals het regionaliseren van de Limburgse lijnen? Dalen dan de kosten voor de partijen in het segment, of blijven die gelijk? En wat bedraagt dan de vergoeding voor de partij die de aan het segment toegevoegde lijn exploiteert?

Gewicht treinen

De leden van de VVD-fractie vragen of het juist is, dat sprake is van een gestaffeld model waarbij de eerste trap pas begint op 160 ton? Hoe beoordeelt de Staatssecretaris het bezwaar van de regionale vervoerders, dat daarmee teveel uitmiddeling plaatsvindt van lichtere treinen die veelal in de regio rijden en de zwaardere treinen, die veelal elders in het land (bijvoorbeeld op het hoofdrailnet) rijden?

De leden van de CDA-fractie vragen de staatsecretaris wat haar visie is op het pleidooi van de regionale vervoerders om binnen de nieuwe systematiek een lagere instaptrede in te voeren van bijvoorbeeld 100 of 120 ton. Klopt het dat dat beter aansluit op de treinstellen die de regionale vervoerders exploiteren? Is de staatsecretaris bereid om hierover met ProRail en de vervoerders in overleg te treden om zo alsnog op korte termijn tot een akkoord te komen? Zo nee, waarom niet, zo vragen zij.

De berekening maakt gebruik van zes gewichtsklassen, zodat lichter materieel minder betaalt voor de dienst «treinpad» dan zwaarder materieel. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen een tabel met de verschillende gewichtsklassen, hoe het materieel dat op dit moment in Nederland rondrijdt binnen de verschillende segmenten is verdeeld over deze gewichtsklassen en wat het feitelijke gewicht is van dit materieel. Klopt het dat de laagste gewichtsklasse zo ruim is dat de vervoerders die de afgelopen jaren hebben geïnvesteerd in lichter materieel, dat minder impact heeft op de infrastructuur, niet worden beloond, zo vragen deze leden. De regionale vervoerders en de regionale opdrachtgevers zijn van mening dat de nieuwe systematiek onevenredig uitpakt en een onjuiste instaptrede stelt, op een treingewicht van 160 ton. Het merendeel van de regionale treinen wordt ingezet met een treingewicht onder de 120 ton. Alleen in de spits komen treinen zwaarder dan 160 ton voor. Een redelijke verdeling op basis van de gewichtsklasse zou daarom volgens deze partijen het toevoegen van een extra eerste stap tot 120 ton zijn zowel voor het hoofdrailnet als de regionale lijnen. Zo zou efficiënte inzet worden beloond en daarmee het milieu gespaard. Hoe beoordeelt de Staatssecretaris dat argument? Is dit bezwaar onderzocht voorafgaand aan de vaststelling van het nieuwe kostenmodel? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waarom is afgezien van de toepassing daarvan en is de Staatssecretaris bereid om deze mogelijkheid alsnog te onderzoeken? Is het juist dat regionale vervoerders veelal lichtere treinen inzetten, maar door de hogere instaptrede bijdragen in de kosten van zwaardere treinstellen die in hetzelfde segment vallen?

Advies ACM

De leden van de CDA-fractie hebben verschillende vragen over de ACM. Zij zien dat de Staatssecretaris op 26 november 2014 in het antwoord op genoemde vragen van het lid De Boer (VVD) schrijft dat ProRail vernieuwingen in de methodiek voor de toerekening van de kosten heeft verwerkt «op instigatie van de ACM en conform de EU-richtlijn». Graag vernemen deze leden welke aanpassingen «op instigatie van» de ACM zijn gedaan: wat vond de ACM van de methodiek en wanneer is dat advies gegeven. Ook vragen deze leden of het akkoord van de ACM geldt voor zowel de bezuiniging van 50 miljoen euro die ProRail doorberekent aan de gebruikers, als voor de kostenmethodiek die ProRail ontwikkeld heeft. Is de ACM wettelijk bevoegd om zowel het model als de uitkomst te beoordelen? De leden van de CDA-fractie vernemen graag of het oordeel van de ACM op alle punten positief was. Is het advies of de aanwijzing van de ACM op alle punten volledig gevolgd of zijn er ook onderdelen niet opgevolgd? En in het laatste geval, welke zijn dat?

De leden van de CDA-fractie vragen voorts of de ACM onderzoek heeft gedaan naar de wijze waarop transparantie, efficiëntie, non-discriminatie, draagkracht en kwaliteit door ProRail zijn toegepast binnen de verdelingsmethodiek. Zo ja, wat was haar oordeel op die punten? Voorts vragen deze leden of de staatsecretaris de adviezen van de ACM inzake de gebruiksvergoeding aan de Kamer kan toesturen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of alle aanwijzingen van de ACM verwerkt zijn in de nieuwe methodiek. Zo nee, welke aanwijzingen zijn niet overgenomen en waarom niet? Zijn er door de ACM nog opmerkingen gemaakt over de nieuwe methodiek, zo ja, welke?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen tevens hoe het oordeel van de ACM, waaraan de Staatssecretaris refereert in genoemde antwoorden op vragen van het De Boer (VVD), zich verhoudt tot de ACM Spoormonitor 2013. De ACM suggereert in de Spoormonitor 2013 immers dat prijsdifferentiatie naar kosten, kwaliteit of benutting, en prestatieregelingen passen in het streven van de ACM naar maximaal efficiënt gebruik van deze capaciteit, waarbij volgens de ACM rekening gehouden wordt met de draagkracht van de markt. Is een dergelijke draagkrachtmeting uitgevoerd? Zo ja, wat was daarvan de uitkomst en kan de Staatssecretaris deze draagkrachtmeting naar de Kamer sturen? Zo nee, waarom is daar van afgezien, is de ACM geraadpleegd voorafgaand aan de beslissing om daar van af te zien en is de Staatssecretaris bereid om de draagkrachtmeting alsnog te doen uitvoeren? Zo nee, waarom niet?

Openbaarheid rekenmodel

De leden van de CDA-fractie vragen of het rekenmodel van ProRail openbaar is en wel op zodanige wijze dat gebruikers in staat zijn om zelf na te gaan of de rekensom die ProRail heeft gemaakt voor hun individuele gebruiksvergoeding correct is, maar ook wat de andere gebruikers betalen. Is dat met inbegrip van de gebruikte kostenposten en de omvang van die gebruikte kosten, de parameters en de gehanteerde verdeelsleutels, zo vragen deze leden.

De leden van de CDA-fractie stellen dat als het model en de inputgegevens niet openbaar zijn, die informatie alsnog openbaar gemaakt zou moeten worden. Is de staatsecretaris daartoe bereid? Zo nee, waarom niet en hoe zijn partijen dan in staat de juistheid en redelijkheid van de hen aangerekende vergoedingen te beoordelen? Deelt de Staatssecretaris de mening dat daarmee geen sprake is van de transparantie die wel van een staatsbedrijf zoals ProRail verwacht mag worden, zo vragen deze leden. De leden van de CDA-fractie vragen in het verlengde daarvan of als het rekenmodel niet openbaar gemaakt kan worden, de Staatssecretaris de mening deelt dat daarmee een risico op bevoordeling of benadeling van individuele partijen en discriminatie van vervoerders onderling ontstaat. Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat gaat de staatsecretaris daartegen ondernemen?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de rekenformules en parameters waarop het gebruikskostenmodel gebaseerd is openbaar zijn en of de uitkomsten per vervoerder ook zichtbaar zijn voor andere partijen zodat vervoerders kunnen controleren of zij hetzelfde betalen als andere partijen? Kan de Staatssecretaris voor de regionale lijnen een overzicht verstrekken van de vergoedingen die NS per lijn voldoet aan ProRail?

Betrokkenheid regionale partijen

De leden van de VVD-fractie vinden het van belang dat er goed overleg is tussen ProRail en de regionale vervoerders. Als ProRail overleg mag weigeren of gewoon weigert, wat is dan de weg die vervoerders moeten bewandelen als zij het niet met het kostenmodel eens zijn? Kan de Staatssecretaris hierin een rol vervullen, of de ACM? Welke rol heeft de Staatssecretaris tot nu toe genomen in dit dossier?

De leden van de CDA-fractie vragen op welke wijze de van het spoor afhankelijke gebruikers betrokken zijn bij de voorbereiding van de nieuwe gebruikskostenmethodiek en wat er met hun commentaren gedaan is, zo die zijn gegeven.
Ook vernemen deze leden graag op welke wijze de regionale overheden betrokken zijn bij de voorbereiding van de nieuwe gebruikskostenmethodiek en wat er met hun commentaren gedaan is, zo die zijn gegeven.

De leden van de CDA-fractie vragen tevens of het juist is dat ProRail weigert om met de regionale vervoerders in overleg te treden over het nieuwe kostenmodel en/of de uitkomsten daarvan. Zo ja, waarom is ProRail daartoe niet bereid en hoe beoordeelt de staatssecretaris dit in het licht van de machtspositie die ProRail vervult op het spoor en waarvan de vervoerders afhankelijk zijn? Is dit vanuit mededingingsrechtelijk oogpunt bezien wel in de haak, zo vragen zij.

Verhouding hoofdrailnet – regionaal openbaar vervoer

De leden van de CDA-fractie hebben vernomen dat de regionale bestuurders zich onlangs beklaagden over de manier waarop zij vinden dat met de regionale openbare vervoersbelangen wordt omgegaan. Daarbij gaat het om zaken als een beweerde toename van storingen onder de verantwoordelijkheid van ProRail, maar bijvoorbeeld ook om vraagstukken rondom elektrificatie of de invoering van de kwartiersdienst op regionale lijnen. Voor een beoordeling van die klachten is het van belang inzicht te hebben in de verhouding tussen kosten en baten voor het regionale openbaar vervoer versus die op het hoofdrailnet.
In het licht daarvan hebben de leden van de CDA-fractie de volgende vragen. Hoe verhoudt de kostenstijging op het hoofdrailnet zich tot de kostenstijging in het regionale openbaar vervoer, als dat wordt afgezet tegen de investeringen die in het hoofdrailnet, respectievelijk in het regionale openbaar vervoer gedaan worden? Is de verhouding gelijk en betalen de regionale overheden en regionale vervoerders dus relatief net zoveel als zij terugkrijgen uit de investeringen in het openbaar vervoer, wanneer dat vergeleken wordt met de kosten en baten op het hoofdrailnet?
De leden van de CDA-fractie vragen ook hoe deze verhouding ligt, zowel kwalitatief als kwantitatief beschouwd. Deze leden vragen tevens of de staatssecretaris bereid is om daar nader onderzoek naar te doen, in samenspraak met de regionale vervoerders en de regionale overheden.

Voorts vragen de leden van de CDA-fractie of het beeld klopt, dat het merendeel van de investeringen ten gunste van het hoofdrailnet gedaan wordt (bijvoorbeeld investeringen in het European Rail Traffic Management System (ERTMS) of het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)), terwijl de kosten wel (min of meer) gelijkelijk verdeeld worden over het land en niet naar rato van de investeringsvoordelen worden toegerekend. Is de balans tussen kosten en baten voor het hoofdrailnet dus niet scheef ten opzichte van die voor de verschillende regionale openbaar vervoersverbindingen, zo vragen deze leden.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de financiële druk op het regionale openbaar vervoer niet onevenredig toeneemt, doordat regio's ook merendeels de afschaffing van de rode diesel moet dragen omdat daar de minste lijnen geëlektrificeerd zijn. Is de cumulatieve kostenstijging per treinkilometer en per reizigerskilometer als gevolg van de diverse maatregelen voor zowel regionaal openbaar vervoer als hoofdrailnet onderzocht?

Overig

Ten slotte vragen de leden van de CDA-fractie of de staatsecretaris hun vragen elk apart wil beantwoorden en dus niet wil bundelen in de beantwoording.

In artikel 29 van richtlijn 2012/34/EU[1] staat dat lidstaten een heffingskader bij wet dienen vast te stellen. Klopt het, zo vragen de leden van de ChristenUnie-fractie, dat Nederland dit nooit heeft gedaan? Zo ja, wat is daarvan de reden en leidt dit tot het risico dat vervoerders succesvol bezwaar kunnen indienen tegen de voorgestelde tariefverhoging? In het eerder genoemde antwoord op schriftelijke vragen van het lid De Boer schrijft de Staatssecretaris op 26 november 2014 dat ProRail vernieuwingen in de methodiek van de gebruikskosten heeft verwerkt «op instigatie van de ACM en conform de EU-richtlijn». Kan de Staatssecretaris verzekeren dat het opleggen van de taakstelling danwel bezuiniging van 50 miljoen euro als kostenverhoging via de gebruiksvergoeding volgens de Europese regels is toegestaan?

II Reactie van de Staatssecretaris

Als inbreng in het schriftelijk overleg stuur ik u hierbij de antwoorden op de door verschillende fracties uit de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu gestelde vragen over het ontwerpbesluit tot wijziging van het besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur en de gebruiksvergoeding (ingezonden 3 december 2014).

Inleiding

Onder dankzegging aan de verschillende fracties voor de vragen, worden die hieronder beantwoord. Daarbij wordt zoveel mogelijk de volgorde aangehouden zoals opgenomen in het verslag. De CDA-fractie heeft gevraagd of hun vragen elk apart beantwoord kunnen worden. Hieraan is voldaan. Voor een consistente beantwoording zijn alle vragen en opmerkingen die de verschillende fracties hebben voorgelegd apart beantwoord. Uw commissie verzoekt daarnaast in een brief van 27 november 2014[2] geen onomkeerbare stappen te zetten inzake dit ontwerpbesluit totdat de behandeling ervan in de Kamer is afgerond. Hieraan zal ik voldoen.

Voordat ik tot beantwoording van de vragen overga, geef ik eerst een korte schets van het besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

---

[1] Richtlijn 2012/34/EU van het Europees parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte

[2] kenmerk: 29 893-176/2014D43930

In artikel 61 van de Spoorwegwet staat dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels gesteld worden over de verdeling van capaciteit op het spoor en die regels hebben hun beslag gekregen in het besluit. Onderdeel van het besluit is de beslechting van capaciteitsconflicten.

Het jaarlijkse capaciteitsverdelingsproces begint met de programmatiefase waarin vervoerders (en ProRail voor wat betreft de taken voor beheer, onderhoud en vervanging) de mogelijkheid krijgen tot het indienen van capaciteitsaanvragen. Dit kan tot de tweede maandag van april. Het kan voorkomen dat vervoerders geheel of gedeeltelijk dezelfde capaciteit aanvragen. Als dat gebeurt doet ProRail tijdens de coördinatiefase (die op de programmatiefase volgt) een voorstel om de capaciteitsaanvragen passend te maken. Op die manier worden jaarlijks enkele duizenden capaciteitsconflicten opgelost. Het staat een vervoerder evenwel vrij een voorstel van ProRail niet te accepteren. Op dat moment verklaart ProRail de infrastructuur overbelast. Overbelast verklaarde infrastructuur betekent overigens meestal dat twee vervoerders niet tot overeenstemming kunnen komen over de ligging van hun treinpaden. Zelden ligt hier een (structureel) capaciteitsprobleem aan ten grondslag; er is bijna altijd afdoende capaciteit beschikbaar. Op basis van het besluit dient ProRail vervolgens het capaciteitsconflict te beslechten. Dit gebeurt minder dat tien keer per jaar. Dit blijft het geval, ook met de wijziging van het besluit.

Een kwalitatief hoogwaardige capaciteitsverdeling, waarbij de wensen van de vervoerders zo veel mogelijk gehonoreerd worden, is gebaat bij een goede samenwerking tussen beheerder en vervoerders en de vervoerders onderling. Op die manier kunnen capaciteitsconflicten zo veel mogelijk voorkomen worden. Dit is ook de praktijk.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur en kunnen zich hier grotendeels in vinden, vooral omdat het deels aansluit bij wensen vanuit de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) en de concessies voor het hoofdrailnet voor 2015 – 2025. Deze leden zien daarom ook het voordeel van een snelle inwerkingtreding en vragen een toelichting op wat de gevolgen zouden zijn wanneer het gewijzigde besluit niet tijdig in werking treedt om te kunnen dienen als basis voor de capaciteitsverdelingsprocedure voor het dienstregelingsjaar 2016.

Het besluit staat in een directe relatie met het jaarlijkse proces van de verdeling van de capaciteit op het spoor. Capaciteitsaanvragen voor dit verdeelproces kunnen ieder jaar tot de tweede maandag van april worden ingediend. Vervolgens start binnen het capaciteitsverdelingsproces de coördinatiefase. Het ontwerpbesluit dient zodoende voor de tweede maandag van april van 2015 in werking te treden om als juridische basis te kunnen dienen voor het capaciteitsverdelingsproces voor het dienstregelingsjaar 2016. Indien dit niet gebeurt dient het huidige (ongewijzigde) besluit als juridische basis. In dat geval zouden de wijzigingen van het ontwerpbesluit, bijvoorbeeld ten behoeve van de concessies voor het hoofdrailnet voor 2015 – 2025, of de verhoging van de minimumbedieningsniveaus op de Brabantroute en het traject Deventer-Oldenzaal-grens om het spoorgoederenvervoer alternatieven te bieden voor de verminderde capaciteit op de Betuweroute tijdens de aanleg van het derde spoor in Duitsland, niet van toepassing zijn. Hierdoor bestaat het risico dat niet alle verplichting die uit de concessies volgen nagekomen kunnen worden en bestaat er geen garantie dat goederenvervoerders de Brabantroute en het traject Deventer-Oldenzaal-grens als alternatief voor de Betuweroute kunnen gebruiken.

Aanleiding en noodzaak

De leden van de VVD-fractie lezen dat de schaarste op het spoor ertoe leidt dat de beschikbare capaciteit zo goed mogelijk verdeeld moet worden. Om dit te kunnen borgen worden de regels met betrekking tot de capaciteitsverdeling aangepast. Deze leden erkennen de noodzaak en herkennen zich in de voorbeelden die door de Staatssecretaris worden genoemd, zoals tijdelijk verminderde capaciteit op de Betuweroute. De leden van de VVD-fractie hebben de volgende vragen en opmerkingen. Op basis waarvan is de prioriteitsstelling tot stand gekomen en hoe verhouden artikelen 9 en 10 zich tot elkaar? Goederenvervoer heeft in artikel 10 een lage prioritering, maar zet artikel 9 artikel 10 terzijde?

Indien infrastructuur overbelast is verklaard en er sprake is van een capaciteitsconflict moet de beheerder de regels toepassen die in het besluit staan om het conflict te beslechten. De regels opgenomen in artikel 9a en 10 eerste lid maken daar onderdeel van uit.

Indien infrastructuur overbelast is verklaard en er sprake is van een capaciteitsconflict moet de beheerder er eerst voor zorgen dat vervoerders – ook goederenvervoerders – kunnen beschikken over het minimum aantal treinpaden per uur per richting dat door de minimumbedieningsniveaus zoals opgenomen in artikel 8 gegarandeerd wordt. Indien het capaciteitsconflict een vervoerder betreft die uit hoofde van een concessie internationaal personenvervoer verzorgt, moet de beheerder, nadat de minimumbedieningsniveaus conform artikel 8 ingevuld zijn, ervoor zorgen dat die vervoerder conform artikel 9a de verplichting kan nakomen die voor wat betreft internationaal personenvervoer uit die concessie voortvloeit. Indien het capaciteitsconflict na toepassing van artikel 8 en 9a niet beslecht is, moet de beheerder de prioriteitsstelling zoals opgenomen in artikel 10 eerste lid toepassen.

In artikel 10 is het onderscheid komen te vervallen dat voorheen werd gemaakt tussen vervoer binnen en buiten de spits. Dit onderscheid was voor de prioritering niet langer relevant aangezien de frequentie van het personenvervoer binnen en buiten de spits over het algemeen niet veel verschilt. De samenvoeging van de prioriteitsstelling binnen en buiten de spits heeft er eveneens toe geleid dat het goederenvervoer dat *geen* gebruik maakt van de internationale spoorgoederencorridors en dat buiten de Randstad buiten de spits rijdt geen prioriteit meer heeft boven het streekgewestelijk personenvervoer. Dit betreft een gedeelte van de ca. 10% van het goederenvervoer dat binnen Nederland blijft en dat is ca. 1% van het totale goederenvervoer. Het doel van deze aanpassing is het waarborgen van een consistente dienstregeling (dezelfde vertrektijd van een trein op een bepaald traject door de dag heen) voor het personenvervoer.

Overigens betreft het internationaal goederenvervoer door Nederland ca. 85% van het totale goederenvervoer. Het internationaal goederenvervoer dat gebruik maakt van de internationale spoorgoederencorridors heeft bij de capaciteitsverdeling prioriteit. Zowel de kwantiteit als de ligging van de treinpaden die in het kader van internationale spoorgoederencorridors verdeeld zijn, zijn hiermee geborgd en daarmee de positie van het goederenvervoer.

Optimalisatie

De leden van de PvdA-fractie zijn bekend met het feit dat het Nederlandse spoor druk bereden is en ondersteunen daarom ook de inzet om de bestaande capaciteit maximaal te benutten. Deze leden zijn dan ook zeer

benieuwd naar de verwachting van de Staatssecretaris van de toename van de (absolute en relatieve) aantallen treinen op het spoor als gevolg van het nu voorliggende besluit.

Het uitgangspunt van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) is dat de kwaliteit op het spoor verbeterd wordt. Om dat te bereiken moet onder meer ruimte geboden worden aan de groei van het reizigers- en goederenvervoer. Een betere benutting van het spoorsysteem is daarbij van groot belang. De instrumenten daartoe zijn de toepassing van prijsprikkels en het Besluit capaciteitsverdeling. Met de wijziging van het besluit wordt onder meer een efficiënte capaciteitsverdeling beoogd. Als onderdeel van de LTSA staat de wijziging van het besluit niet op zichzelf. De toename van de (absolute en relatieve) aantallen treinen op het spoor als gevolg van de wijzigingen in het ontwerpbesluit zal meegenomen worden in de evaluatie van het besluit zoals beschreven in paragraaf 7.4 van de Nota van Toelichting.

Het besluit stelt regels voor de capaciteitsverdeling op het spoor. Alleen als gevolg van de wijzigingen van het besluit zal het aantal treinen daarom niet toenemen.

Verstevigen rol beheerder

De leden van de VVD-fractie lezen op pagina 12 van de nota van toelichting: «De beheerder heeft de bevoegdheid gekregen om een capaciteitsaanvraag voor internationaal personenvervoer af te wijzen en in te trekken. De beheerder mag hiertoe overgaan zodra beheerders in buurlanden de corresponderende capaciteit op hun net definitief niet hebben toegekend.» Zijn er voorbeelden te noemen waarin deze situatie zich de afgelopen twee jaar heeft voorgedaan? En hoe is er destijds omgegaan met deze problematiek, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

Die voorbeelden zijn er niet; het besluit wordt op dit punt gewijzigd om het toekomstvast te maken. Hierbij wordt ook verwezen naar de vraag van de PvdA-fractie wanneer het besluit voor het laatst gewijzigd is.

Het rapport *Capaciteitsverdeling op het Spoor* is met een brief van 6 september 2013[3] naar uw Kamer gestuurd. In het rapport staat dat in de toekomst door de liberalisering van het internationaal personenvervoer te verwachten is dat er op het hoofdspoornet 1 of meer internationale personenvervoerders capaciteit zullen aanvragen. Daarnaast stelt het rapport dat het huidige Besluit capaciteitsverdeling hier nog niet goed op toegerust is. Dit is één van de redenen om het besluit te wijzigen en daarmee toekomstvast te maken. In de brief van 6 september 2013 is dit aangegeven. Eén van de wijzigingen betreft de mogelijkheid voor de beheerder om een capaciteitsaanvraag voor internationaal personenvervoer af te wijzen en in te trekken zodra beheerders in buurlanden de corresponderende capaciteit op hun net definitief niet hebben toegekend. Op die manier kan de betreffende capaciteit weer beschikbaar komen.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de beheerder voorheen capaciteit pas kon intrekken wanneer bewezen was dat deze onbenut bleef. In verband hiermee vragen deze leden om hoeveel procent van de toegekende capaciteit het hier ging en hoeveel van deze wel toegekende maar in het verleden niet benutte capaciteit met de nu voorgestelde wijziging wel benut zal gaan worden. Ook vragen deze leden of dit vraagstuk alleen voor personenvervoer speelt, of ook voor goederenvervoer.

[3] Kamerstuk 29 984, nr. 426

Het niet benutten van in het kader van de jaardienstregeling verdeelde treinpaden (nodig om een trein van A naar B te laten rijden) komt bij zowel het personen- als het goederenvervoer voor. Bij personenvervoer werd bij de dienstregeling van 2014 1–2% van de treinpaden niet benut. Bij het goederenvervoer werd bij de dienstregeling van 2014 20% van de treinpaden nooit benut en 30% van de treinpaden werd voor minder dan de helft van de rijdagen benut. Belangrijke reden hiervoor is dat het capaciteitsverdelingsproces één keer per jaar plaats vindt (zie ook de reactie op de vraag van de D66-fractie over de hoeveelheid momenten waarop capaciteit kan worden aangevraagd en verdeeld) in het voorafgaande jaar en het voor de spoorgoederenvervoerders op dat moment vaak nog onduidelijk is wat de marktvraag zal zijn.

Om het percentage niet benutte treinpaden voor het goederenvervoer terug te dringen wordt samen met de spoorgoederensector en ProRail het volgende ondernomen:

- in de beheerconcessie wordt meer gestuurd op de kwaliteit van geleverde treinpaden voor goederenvervoer waardoor vaker zonder onnodig stoppen gereden kan worden;
- de flexibiliteit in het aanvragen van ad hoc treinpaden voor goederenvervoer wordt vergroot (dit zijn paden die bij het capaciteitsverdelingsproces niet verdeeld worden en apart gehouden zodat deze «last minute» toegekend kunnen worden, zie ook reactie op de vraag van de D66-fractie over de hoeveelheid momenten waarop capaciteit kan worden aangevraagd en verdeeld);
- de one-stop-shop (ketenregie bij het leveren van internationale treinpaden voor goederenvervoer) zorgt voor een snellere en makkelijkere aanbieding van spoordiensten.

Uiteraard zijn de ontwikkelingen in de markt voor goederenvervoer belangrijk bij de benutting van de (extra) verkregen capaciteit.

De leden van de SP-fractie vragen zich af hoe groot het probleem is van de zogenaamde onbenutte spoorcapaciteit, nu met dit besluit wordt ingezet op het terugdringen daarvan. Deze leden vragen hoeveel procent van de spoorcapaciteit gemiddeld onbenut blijft en hoever dit met het gewijzigde Besluit zal worden teruggedrongen. Ook vragen deze leden of het probleem van onbenutte spoorcapaciteit vooral voorkomt bij goederenvervoer of dat dit ook geldt voor personenvervoer.

Voor een reactie op deze vragen wordt verwezen naar de reactie op de vragen van de PvdA-fractie over dit onderwerp.

De leden van de D66-fractie lezen dat de beheerder de bevoegdheid heeft gekregen om een capaciteitsaanvraag voor internationaal personenvervoer af te wijzen en in te trekken. Deze leden vragen of dit alleen kan in het geval van afwijzing van toekenning van capaciteit in buurlanden of ook in andere gevallen. En als het laatste het geval is, in welke andere gevallen dan?

De beheerder kan een capaciteitsaanvraag voor internationaal personenvervoer alleen afwijzen en intrekken als beheerders in buurlanden de corresponderende capaciteit op hun net definitief niet hebben toegekend.

De leden van de D66-fractie vragen voorts of er ook aanpassingen worden gedaan in de hoeveelheid momenten waarop capaciteit kan worden aangevraagd en verdeeld, zodat processen kunnen worden versneld om zo flexibeler te kunnen zijn bij noodzakelijke aanpassingen in de dienstregeling.

Uit richtlijn 2012/34/EU (Herschikkingsrichtlijn) volgt dat de dienstregeling (die het resultaat is van de capaciteitsverdeling) eenmaal per jaar vastgesteld moet worden.

Voor de flexibiliteit van de capaciteitsverdeling voor het goederenvervoer is in het besluit opgenomen dat ten minste 10% van de voor goederenvervoer vastgelegde minimumbedieningsniveaus voorbehouden is voor ad hoc aanvragen voor goederenvervoer. Om maximaal met de door goederenvervoerders gevraagde flexibiliteit rekening te houden, houdt ProRail bij de capaciteitsverdeling een hoger percentage aan voor ad hoc aanvragen.

Daarnaast is voor de flexibiliteit het onderscheid in conventioneel, zwaar en snel goederenvervoer in het ontwerpbesluit komen te vervallen. ProRail heeft hierdoor in de Netverklaring de mogelijkheid om de karakteristieken van het standaardpad goederenvervoer jaarlijks nader te definiëren waardoor flexibel op ontwikkelingen in de markt voor het goederenvervoer kan worden ingespeeld.

Actualisatie

De leden van de ChristenUnie-fractie zien dat in artikel 10 een nieuwe prioriteitsvolgorde gegeven wordt in geval van overbelaste infrastructuur. Hierbij staan eerst zes vormen van openbaar vervoer (stadsgewestelijk, nationaal, internationaal, nationaal hogesnelheids-, internationaal hogesnelheids- en streekgewestelijk vervoer), vervolgens standaard goederenvervoer en vervolgens overig personenvervoer. Genoemde leden hebben hierover een aantal vragen.
Allereerst vragen zij waarom er nog steeds onderscheid wordt gemaakt tussen stadsgewestelijk en streekgewestelijk openbaar vervoer. Zij wijzen er op dat NS dit onderscheid al jaren niet meer maakt en beide treinen «sprinters» noemt. Waarom wordt dan in de kaart bij het ontwerpbesluit dit onderscheid nog gemaakt? Genoemde leden wijzen bijvoorbeeld op de sprinter Hoorn-Schiphol die volgens de kaart tussen Hoorn en Zaandam streekgewestelijk is en tussen Zaandam en Schiphol stadsgewestelijk. Volgens genoemde leden heeft een dergelijk onderscheid in de praktijk geen zin en kan het zelfs leiden tot uitvoeringsproblemen. Moet de genoemde trein nu wel of geen prioriteit krijgen op nationaal openbaar vervoer, zo vragen genoemde leden.

In artikel 10 eerste lid van het ontwerpbesluit is opgenomen dat stadsgewestelijk openbaar vervoer prioriteit heeft boven streekgewestelijk openbaar vervoer. Het streekgewestelijk openbaar vervoer betreft niet alleen verbindingen op het hoofdrailnet, maar ook de verbindingen op het gedecentraliseerde spoor. Samen met nationaal openbaar vervoer betreft het stadsgewestelijk openbaar vervoer de intercityverbindingen. Dit zijn de slagaderen van het hoofdrailnet. Daarom heeft dit vervoer prioriteit. Zonder het onderscheid tussen stadsgewestelijk en streekgewestelijk openbaar vervoer is deze prioriteitstelling niet mogelijk. De prioriteitstelling zoals opgenomen in artikel 10 eerste lid en de lijnvoering van NS staan daarnaast los van elkaar. Artikel 10 eerste lid geeft bij een capaciteitsconflict prioriteitstelling aan. De lijnvoering is ingegeven door een zo optimaal mogelijke dienstregeling en een efficiënte inzet van personeel en materieel. Het onderscheid tussen stadsgewestelijk en streekgewestelijk openbaar vervoer leidt derhalve niet tot uitvoeringsproblemen, ook niet in het geval van de genoemde verbinding tussen Hoorn en Schiphol.

Internationaal personenvervoer

De leden van de VVD-fractie lezen op pagina 22 van de nota van toelichting dat binnenlandse concessiehouders voorrang hebben op internationale corridors. Ingevolge Europese regelgeving is internationaal reizigersvervoer geliberaliseerd. Deze leden vragen of Nederland concessiehouder NS met hogesnelheidsvervoer in de concessie dan voorrang mag geven boven andere aanbieders van internationaal reizigersvervoer. In hoeverre is dat in het belang van de reiziger? Moet niet worden gekeken naar een objectieve verdeelstaf tussen de concessiehouder en andere internationale vervoerders zodanig dat de reiziger het beste aanbod krijgt? Zo nee, waarom niet? Wat vindt de Europese Commissie hiervan en wat vindt de Autoriteit Consument en Markt (ACM) hiervan? De leden van de VVD-fractie vinden dat het belang van de reiziger voorop moet staan en dat reizigers geen hinder mogen ondervinden indien de concessiehouder een voorrangspositie heeft.

In de concessie voor het hoofdrailnet 2015–2025 is opgenomen dat NS internationaal hogesnelheidspersonenvervoer uitvoert met een bepaalde frequentie. Om onder meer de internationale hogesnelheidsverbindingen te borgen is in artikel 9a van het ontwerpbesluit opgenomen dat in geval van overbelaste infrastructuur een vervoerder die uit hoofde van een concessie internationaal personenvervoer uitvoert prioriteit heeft. Deze prioriteit is ingekaderd. De prioriteit voor de concessiehouder is alleen van toepassing voor zover het niet verkrijgen van de capaciteit zou leiden tot de situatie dat de frequentie zoals opgenomen in de concessie niet kan worden nageleefd.

In richtlijn 2012/34/EU wordt de mogelijkheid geboden om prioriteitscriteria te hanteren in geval van overbelastverklaring. Daarbij moet rekening worden gehouden met het maatschappelijk belang van een dienst in vergelijking met een andere dienst, die bijgevolg zal worden uitgesloten. Op basis van deze afweging is het mogelijk om de concessiehoudende vervoerder prioriteit te geven bij het verkrijgen van capaciteit. Uiteraard mogen deze regels niet leiden tot de situatie dat het onmogelijk is voor internationale vervoerders om capaciteit te verkrijgen. Hiertoe is de werking van artikel 9a zoals hierboven aangegeven ingekaderd.

De ACM heeft naar aanleiding van de uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets van het besluit aangegeven zich te kunnen vinden in de prioriteit die aan concessiehoudende vervoerders wordt toegekend. Conform richtlijn 2012/34/EU wordt de Europese Commissie over de belangrijkste bepalingen uit het ontwerpbesluit genotificeerd. Over een eventuele reactie daarop van de Commissie wordt u geïnformeerd.

De leden van de PvdA-fractie begrijpen dat de concessiehouder in geval van overbelasting van het spoor voorrang krijgt boven andere deelmarkten. Hoe verhoudt deze voorrang zich tot het voornemen om te komen tot goede paden voor internationaal personenvervoer, zo vragen deze leden. In het verlengde hiervan vragen de aan het woord zijnde leden op welke trajecten naar verwachting de meeste overbelasting plaats zal vinden en welke maatregelen de Staatssecretaris hiertegen op voorhand neemt.

In reactie op de vragen van de VVD-fractie over internationaal personenvervoer is aangegeven dat in artikel 9a van het besluit is opgenomen dat in geval van overbelaste infrastructuur een vervoerder die uit hoofde van een concessie internationaal personenvervoer uitvoert prioriteit heeft. Dit is een aanvulling op artikel 8. In geval van overbelaste infrastructuur moet de beheerder er eerst voor zorgen dat vervoerders – in dit geval interna-

tionale personenvervoerders – kunnen beschikken over het minimum aantal treinpaden per uur per richting dat door de minimumbedieningsniveaus gegarandeerd wordt. Nadat aan de minimumbedieningsniveaus voldaan is moet de beheerder artikel 9a toepassen. Daarbij geldt artikel 9a voor zover de concessiehouder niet kan voldoen aan de in de concessie opgenomen frequentie. Met dit alles hebben internationale personenvervoerders die capaciteit willen aanvragen op het Nederlandse hoofdrailnet uitzicht op kwalitatief goede treinpaden.

Bij het jaarlijkse capaciteitsverdelingsproces worden enkele duizenden capaciteitsconflicten door samenwerking tussen ProRail en de vervoerders en de vervoerders onderling opgelost. Die conflicten kunnen zich overal op het hoofdrailnet voordoen. Voorts moet een onderscheid gemaakt worden tussen overbelast verklaarde infrastructuur als gevolg van een capaciteitsconflict en een (structureel) capaciteitsprobleem op het spoor. Overbelast verklaarde infrastructuur betekent meestal dat twee vervoerders niet tot overeenstemming kunnen komen over de ligging van hun treinpaden. Zelden ligt hier een (structureel) capaciteitsprobleem aan ten grondslag; er is bijna altijd afdoende capaciteit beschikbaar. Daarom is het niet mogelijk een verwachting uit te spreken over op welke trajecten de meeste overbelasting zal plaatsvinden en wordt niet vooruit gelopen op maatregelen.

Een overzicht van overbelast verklaarde infrastructuur kunt u op de web-site van ProRail raadplegen:
https://www.prorail.nl/vervoerders/verdeling-van-ruimte-op-het-spoor/vergroten-van-capaciteit

De leden van de SP-fractie zien met deze wijziging van het Besluit mogelijk problemen ontstaan met het personenvervoer op het hoofdrailnet. Deze leden hebben zorgen over de liberalisering van het internationale personenvervoer wanneer dit kan leiden tot kannibalisatie van het hoofdrailnet. Deze leden vragen een nadere toelichting op hoe dit besluit nu voorkomt dat een andere vervoerder dan NS die capaciteit aanvraagt voor internationaal personenvervoer. Het ontwerpbesluit is nu tegenstrijdig volgens deze leden: er wordt gesteld dat de concessiehouder voorrang kan krijgen, maar tegelijkertijd is het niet onmogelijk voor een buitenlandse vervoerder om capaciteit te krijgen voor internationaal spoorvervoer. In welke gevallen is dit dan wel mogelijk en wordt dat wenselijk geacht?

Het besluit capaciteitsverdeling stelt regels voor de capaciteitsverdeling op het spoor. De toegang tot het spoor staat hier los van. Vanwege de liberalisering van het internationaal personenvervoer staat het internationale vervoerders daarnaast vrij op de Nederlandse markt internationale treinverbindingen aan te bieden. Daartoe is ook ruimte op de hogesnelheidslijn. Voorts wordt verwezen naar de reactie op de vragen van de PvdA-fractie over internationaal personenvervoer.

Goederenvervoer

De leden van de VVD-fractie constateren dat, naast over het belang van het reizigersvervoer, geschreven wordt over het belang van het internationale goederenvervoer (85% van het goederenvervoer) om de concurrentiepositie van de havens van Rotterdam en Amsterdam te borgen. Deze leden vragen hoeveel ruimte er nog is voor groei op het spoor voor goederenvervoer. En wat zijn de consequenties voor het binnenlandse goederenvervoer? Binnenlands goederenvervoer lijkt volgens deze leden onderaan de prioriteitenlijst uit te komen. Deelt de Staatssecretaris de opvatting van de leden van de VVD-fractie dat het echter voor de

Nederlandse industrie, en daarmee ook voor de Nederlandse economie, van groot belang is dat de maakindustrie per spoor bereikbaar is? En hoe verhoudt zich dat tot de volgende passage op pagina 16–17 van de nota van toelichting: «In de huidige situatie geniet goederenvervoer voorts prioriteit boven streekgewestelijk personenvervoer. Een gevolg van deze prioriteitsstelling is dat de vertrektijden van reizigerstreinen in de dienstregeling op sommige trajecten gedurende de dag kunnen variëren. Dergelijke inconsistenties in de dienstregeling voor personenvervoer zijn ongewenst»? De leden van de VVD-fractie horen graag op welke wijze de afnemers en aanbieders van binnenlands goederenvervoer per spoor de consequenties van het nieuwe beleid zullen gaan merken.

In het rapport *Lange termijn perspectief spoorgoederenvervoer* (TNO, 2012) dat op 12 juli 2012[4] aan uw Kamer gestuurd is, staat in de «samenvatting van de goederenstudies» dat in de periode tot rond 2040 geen wezenlijke capaciteitsknelpunten te verwachten zijn, die zouden moeten leiden tot majeure aanpassingen van het spoorwegnet (die verder gaan dan de maatregelen die in PHS-kader worden uitgevoerd). Bij de nieuwe prioriteitsstelling van het goederenvervoer per spoor voor de verladers (afnemers en aanbieders) van binnenlands goederenvervoer per spoor is ook voldoende spoorcapaciteit beschikbaar.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris de voorrang die het personenvervoer heeft op pagina 13 van de nota van toelichting benadrukt. Reizigers hebben liever geen last van wisselende treintijden. Deze leden snappen dat dit zoveel mogelijk voorkomen moet worden. Toch vragen zij in hoeverre goederentreinen moeten wijken voor reizigerstreinen. Hoeveel vertraging mogen goederentreinen maximaal oplopen of hoe vaak moeten zij wijken voor reizigerstreinen? Kan het voorkomen dat een goederentrein lange tijd moet wachten op een treinpad of dat een treinpad eenvoudigweg niet voorhanden is? Hoe wordt dit dan toch opgelost? Worden hier procesafspraken over gemaakt voor tijden dat de Betuweroute niet volledig beschikbaar is? Is het een idee om een crisisteam paraat te hebben dat de mogelijkheden voor goederentreinen bekijkt? Zo nee, waarom niet?

Een kwalitatief hoogwaardige capaciteitsverdeling, waarbij de wensen van de vervoerders zo veel mogelijk gehonoreerd worden, is gebaat bij een goede samenwerking tussen beheerder en vervoerders en de vervoerders onderling. Op die manier kunnen capaciteitsconflicten zo veel mogelijk voorkomen worden. Dit is ook de praktijk. Daarom is het niet mogelijk om precies aan te geven in hoeverre en hoe vaak goederentreinen moeten wijken voor reizigerstreinen. Alvorens over te gaan tot een overbelastverklaring wordt tijdens het capaciteitsverdelingsproces het overgrote deel van de (enkele duizenden) capaciteitsconflicten opgelost. De toepassing van het besluit bij een overbelastverklaring gebeurt daarom niet vaak (voor 2012 waren er tien overbelastverklaringen, voor 2013 negen en voor 2014 en 2015 zes). Dit blijft het geval, ook met de wijziging van het besluit.

De treindienst kan op het moment van uitvoering vanwege omstandigheden uiteraard afwijken van de dienstregeling zoals overeengekomen tijdens het capaciteitsverdelingsproces dat in het jaar voorafgaand aan het dienstregelingsjaar plaatsvindt. Indien een goederentrein het pad mist doet de verkeersleiding van ProRail er in samenspraak met de vervoerder alles aan die goederentrein een alternatief pad toe te wijzen, zodat de goederentrein conflictvrij kan doorrijden. Hiertoe dienen onder meer de ad hoc treinpaden. De verkeersleiding vervult derhalve reeds de rol die de VVD-fractie weggelegd zien voor een crisisteam.

---

[4] Kamerstuk 32 404, nr. 57

Treinpaden dienen door de (goederen)vervoerders vooraf aangevraagd te worden bij de beheerder waarna er bij beschikbare capaciteit een zogeheten order acceptatie plaats vindt. Indien het gewenste pad niet beschikbaar is, wordt met de vervoerder naar een passende oplossing in de tijd dan wel route gezocht. Indien de orderacceptatie heeft plaats gevonden en de vervoerder meldt zich met een vastgestelde bandbreedte van +3/-3 minuten bij zijn vertrekpunt dan heeft de beheerder de verplichting om deze trein door te voeren dan wel bij te sturen naar het overeengekomen eindpunt. Deze procesafspraken behoren tot de bestaande praktijk en zullen ook tijdens de bouwperiode aan het derde spoor worden gehanteerd.

De leden van de PvdA-fractie vragen voor welke regio's de verhoging van de prioriteit van streekgewestelijk personenvervoer en de verlaging van de prioriteit van goederenvervoer gevolgen heeft. Is het juist dat dit voor de kleinere vervoerders leidt tot consistentere dienstverlening in regionaal personenvervoer, zo vragen deze leden.

In het verleden is het een aantal keer voorgekomen dat het voor personenvervoerders niet mogelijk was een consistente dienstregeling te rijden vanwege de prioriteitsstelling. Om een consistente dienstregeling voor het personenvervoer te waarborgen is de prioriteitstelling in artikel 10 eerste lid van het besluit gewijzigd. Aangezien er vooral op de trajecten naar Oost- en Noord-Nederland tussen streekgewestelijk personenvervoer en goederenvervoer samenloop is, is de verwachting dat met name in die regio's de consistentie van de dienstregeling van personenvervoerders door de wijziging van de prioriteitstelling in artikel 10 eerste lid van het ontwerpbesluit gewaarborgd kan worden. De praktijk zal dit moeten uitwijzen. Het betreft het regionaal personenvervoer en het streekgewestelijk vervoer van NS.

Voorts wordt verwezen naar de reactie op de vragen van de VVD-fractie over de voorrang voor personenvervoer.

De leden van de D66-fractie merken op dat personenvervoer en goederenvervoer capaciteit en prioriteit in voorliggend besluit krijgen toebedeeld, maar vragen of – en hoe – vervoer van gevaarlijke stoffen ook een plaats heeft in deze capaciteitsverdeling. Hoe is de wisselwerking tussen voorliggend besluit en het basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, zo willen deze leden weten.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen (over het spoor) wordt gereguleerd door de Wet basisnet waarmee zogenoemde risicoplafonds per spoortraject worden geïntroduceerd. Die risicoplafonds mogen niet worden overschreden waardoor het vervoer van gevaarlijke stoffen tot dat plafond beperkt wordt. In het capaciteitsverdelingsproces wordt geen onderscheid gemaakt tussen vervoer van gevaarlijke stoffen en andere vormen van (goederen) vervoer. Dat is ook niet mogelijk. Tijdens het capaciteitsverdelingsproces – dat plaatsvindt in het jaar voorafgaand aan de jaardienstregeling waarvoor de capaciteit verdeeld wordt – is het voor het spoorgoederenvervoer op dat moment vaak nog onduidelijk wat de marktvraag zal zijn. De samenstelling van een goederentrein is ook op dat moment nog niet bekend. Het is daarom niet mogelijk tijdens de capaciteitsverdeling te anticiperen op het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Bouw derde spoor Duitsland

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris op pagina 17 van de nota van toelichting schrijft over de hinder in Nederland als gevolg van de aanleg van het derde spoor in Duitsland, ofwel de afgenomen

capaciteit op de Betuweroute tot 2022. De Staatssecretaris schrijft dat overleg met decentrale overheden en bewoners soelaas moet bieden. Deze leden vragen wat er gebeurt als het overleg op niets uitloopt. Moet dit niet onderdeel uitmaken van het eerder door deze leden genoemde overleg binnen een crisisteam dat de belangen van goederenvervoerders en ook van gemeenten constant uitbalanceert? Welke bevoegdheden zijn er voor decentrale overheden om een beslissing tegen te kunnen houden? En waar kunnen bewoners met klachten terecht? Deelt de Staatssecretaris de opvatting van de leden van de VVD-fractie dat bewoners bij één aanspreekpunt eventuele vragen en klachten zouden moeten kunnen melden?

De stuurgroep derde spoor Duitsland heeft met alle betrokken partijen in oktober 2014 een maatregelenpakket samengesteld om de periode van werkzaamheden aan het derde spoor het hoofd te bieden. De Kamer is hierover met een brief van 14 oktober 2014[5] geïnformeerd. Randvoorwaarden zijn de wettelijke kaders voor geluid en gevaarlijke stoffen (respectievelijk SWUNG en Basisnet). In deze stuurgroep zijn ook de decentrale overheden vertegenwoordigd. Daarnaast wordt er regelmatig op ambtelijk en bestuurlijk niveau overleg gevoerd met de gemeenten en provincies langs de omleidingsroutes over de omgevingseffecten. De communicatie richting omwonenden is hierbij een belangrijk onderwerp. Samen met de gemeenten en provincies wordt een (lokaal) communicatieplan opgesteld om omwonenden te informeren voorafgaand aan de eerste periode van werkzaamheden. Onderdeel hiervan is de afhandeling van eventuele klachten van bewoners.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de bouw van het derde spoor in Duitsland (Emmerich-Oberhausen) tot capaciteitsvermindering leidt op de Betuweroute. Als gevolg hiervan dient het goederenvervoer uit te wijken via Brabant en Gelderland-Overijssel. Deze leden lezen dat voor de Brabantroute vier keer zoveel treinen worden toegestaan en voor het traject Deventer-Oldenzaal twee keer zoveel. Deze leden gaan er vanuit dat dit maximumaantallen treinen per uur zijn en dat niet benutte capaciteit in andere weken niet mag worden toegevoegd aan capaciteit in weken dat aan het Duitse spoor gewerkt wordt. Is dit terecht, zo vragen deze leden. In het verlengde hiervan vragen de leden van de PvdA-fractie of het overleg met omwonenden inmiddels heeft plaatsgevonden en wat de resultaten van dit overleg zijn. De aan het woord zijnde leden hebben ook een vraag over de gevolgen van een eventuele uitloop van de werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland. Dient het nu voorliggende besluit gewijzigd te worden in geval de werkzaamheden niet op 31 december 2022 zijn afgerond, zo vragen deze leden de Staatssecretaris.

Uw Kamer is per brief van 14 oktober 2014[6] geïnformeerd over het maatregelenpakket bouwperiode derde spoor Betuweroute. Als onderdeel hiervan worden de minimumbedieningsniveaus – het minimum aantal treinpaden per uur per richting zoals opgenomen in artikel 8 van het ontwerpbesluit – voor het goederenvervoer op de Brabantroute en op het traject Deventer-Oldenzaal-grens verhoogd. Het is vanwege Europese regelgeving niet toegestaan een maximum te stellen aan het aantal (goederen)treinen dat gebruik maakt van bepaalde trajecten, zoals de Brabantroute en het traject Deventer-Oldenzaal-grens. Wel is de verhoging van de minimumbedieningsniveaus op deze trajecten beperkt tot die perioden (weken) waarin vanwege de werkzaamheden aan het derde spoor minder capaciteit op de Betuweroute beschikbaar is. Dit zal vanaf 2017 neerkomen op ongeveer een week per maand. In die perioden is het

[5] Kamerstuk 22 589, nr. 320
[6] Kamerstuk 22 589, nr. 320

streven om de omgevingseffecten te beperken. Dit is ook in de brief van 14 oktober 2014 aangegeven. In de perioden waarin niet aan het derde spoor gewerkt wordt en de Betuweroute volledig beschikbaar is blijven de minimumbedieningsniveaus op de Brabantroute en op het traject Deventer-Oldenzaal-grens op het huidige lagere niveau. Naast de minimumbedieningsniveaus moet op deze trajecten voldaan worden aan de geluidproductieplafonds en de risicoplafonds. Hiermee worden omwonenden beschermd.

Voor een reactie op de vraag of het overleg met omwonenden inmiddels heeft plaatsgevonden en wat de resultaten van dit overleg zijn wordt verwijzen naar de reactie op de vragen van de VVD-fractie over dit onderwerp.

Voorop gesteld moet worden dat, conform de planning van DB Netze, het uitgangspunt is dat de werkzaamheden aan het derde spoor in 2022 afgerond zijn; de hinder voor de omwonenden moet niet langer duren dan strikt noodzakelijk. Evenwel bestaat het risico dat de werkzaamheden uitlopen. Indien dit onverhoopt gebeurt moet daar vanwege de toekomstvastheid van het ontwerpbesluit nu reeds op geanticipeerd worden. Daarom zal naar aanleiding van de vraag van de PvdA-fractie het ontwerpbesluit hierop aangepast worden zodat de verhoging van de minimumbedieningsniveaus op de Brabantroute en het traject Deventer-Oldenzaal-grens vervalt zodra de werkzaamheden voor het derde spoor afgerond zijn en de volledige capaciteit op de Betuweroute weer beschikbaar is.

De leden van de SP-fractie maken zich zorgen over de extra belasting van de Brabantroute, iets dat met dit ontwerpbesluit mogelijk gemaakt wordt. Klopt het dat dit ontwerpbesluit de grenzen opzoekt van wat de Brabantroute aan kan? Hoe wordt voorkomen dat gevaarlijke stoffen door dichtbevolkt gebied worden vervoerd?

ProRail heeft aangegeven dat de verhoging van de minimumbedieningsniveaus voor het goederenvervoer op de Brabantroute past met het reizigersvervoer zoals voorzien op basis van de vervoerconcessie. Voorts is in de stuurgroep derde spoor Duitsland afgesproken dat tijdens de werkzaamheden aan het derde spoor gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk via de Betuweroute worden vervoerd. Om dit te realiseren zijn maatregelen afgesproken. Dit vraagt echter een forse inspanning van vervoerders en verladers van gevaarlijke stoffen. Wat betreft gevaarlijke stoffen wordt met het wettelijk instrumentarium van Basisnet straks de mogelijkheid geboden om, aan de hand van kwartaalrapportages van ProRail, de omgevingsrisico’s als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor te kunnen monitoren en zo nodig bij te sturen. Overigens zal het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Brabantroute ook tijdens de omleidingsperioden minder zijn dan hetgeen over de Brabantroute vervoerd werd in de jaren voordat de Betuweroute beschikbaar was.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wat betreft het goederenvervoer hoe er bij de bouw van het derde spoor voor de Betuweroute in Duitsland bij capaciteitsproblemen in Nederland wordt omgegaan met goederentreinen voor de chemische sector die binnen een bepaald tijdframe moeten aankomen om te garanderen dat industriële processen niet moeten worden stilgelegd. Deelt de Staatssecretaris de mening dat als hiervoor onvoldoende garanties worden gegeven dit ertoe kan leiden dat belangrijke industrieën hun productie verplaatsen naar het buitenland? Welke maatregelen neemt de Staatssecretaris om dit te voorkomen? Is het voor deze periode niet gewenst om bovenop de reeds genomen

maatregelen zoals meer capaciteit op de Brabantroute ook een aankomstgarantie te geven voor dit beperkte deel transporten, waarbij vertraging grote economische consequenties heeft, en bijvoorbeeld in artikel 10 een tijdelijk extra categorie voor deze vorm van goederenvervoer te introduceren?

Bij de reactie op de vragen van de D66-fractie over het vervoer van gevaarlijke stoffen en het capaciteitsverdelingsproces is aangegeven dat die specifieke vervoerssoort daarin geen specifieke plaats heeft, omdat het tijdens het capaciteitsverdelingsproces – dat plaatsvindt in het jaar voorafgaand aan de jaardienstregeling waarvoor de capaciteit verdeeld wordt – voor het spoorgoederenvervoer op dat moment vaak nog onduidelijk is wat de marktvraag zal zijn, en omdat de samenstelling van een goederentrein op dat moment ook nog niet bekend is. Een tijdelijke extra categorie in artikel 10 van het besluit heeft daarom niet het door de ChristenUnie-fractie gewenste effect. Met het wettelijk instrumentarium van Basisnet bestaat straks wel de mogelijkheid om een tijdelijke overschrijding aanvaardbaar te achten, mits onderbouwd. In die onderbouwing zal, gezien de doelstelling van de wet Basisnet om de chemische clusters duurzaam bereikbaar te houden, rekening worden gehouden met de benodigde vervoerscapaciteit van het vervoer gevaarlijke stoffen van en naar de chemische clusters.

Leefomgeving

De leden van de VVD-fractie lezen op pagina 18 van de nota van toelichting: «In het besluit stonden nog geen bepalingen die het mogelijk maakten om rekening te houden met het geluid dat door een spoorvervoerder wordt geproduceerd. Het besluit is zo gewijzigd dat de beheerder bij de verdeling van capaciteit rekening houdt met de leefomgeving. In het geval van een conflict binnen een deelmarkt dient de beheerder prioriteit toe te kennen aan het vervoer dat het minste geluid produceert. Het is hierdoor mogelijk dat omwonenden minder geluidsoverlast van het spoorvervoer zullen ondervinden. Beide gevolgen zijn in lijn met de doelstellingen zoals verwoord in de LTSA.» Deze leden vragen of het hier gaat om een benchmark tussen goederen- en goederentreinen of tussen goederen- en passagierstreinen? Oftewel, is het zo dat bij een overschrijding van geluidsnormen de voorkeur gegeven kan worden aan passagierstreinen in plaats van goederentreinen, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

Bij overbelaste infrastructuur moet de beheerder eerst artikel 8 eerste lid (minimumbedieningsniveaus) en artikel 9a (prioriteit voor internationaal personenvervoer dat onderdeel uitmaakt van een concessie) toepassen (zie ook de reactie op de vragen van de VVD-fractie over de verhouding tussen artikel 9a en artikel 10 eerste lid van het ontwerpbesluit). Indien de overbelaste infrastructuur het gevolg is van een capaciteitsconflict binnen een deelmarkt (zoals standaard goederenvervoer, maar bijvoorbeeld ook streekgewestelijk personenvervoer) dient de beheerder na artikel 8 en artikel 9a prioriteit toe te kennen aan het vervoer dat het minste geluid produceert, zoals opgenomen in artikel 10a van het ontwerpbesluit. Het betreft hier derhalve geen prioriteitsstelling tussen deelmarkten (goederentreinen en passagierstreinen, zoals de VVD-fractie die benoemen) zoals in artikel 10 eerste lid wel het geval is. Dit artikel dient het gebruik van stil materieel te stimuleren.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat in het nieuwe Besluit voor het eerst mogelijkheden worden gecreëerd om bij de toekenning van paden de geluidsproductie van een trein mee te wegen. Zij vernemen van de Staatssecretaris graag een nadere toelichting op de volgende zin uit de

nota van toelichting: «In het geval van een conflict binnen een deelmarkt dient de beheerder prioriteit toe te kennen aan het vervoer dat het minste geluid produceert.» Betekent dit, zo vragen deze leden, dat de meest stille trein voorrang krijgt boven een minder stille trein in geval twee (goederen)treinen concurreren om op een bepaalde tijd over een bepaald traject te mogen rijden? De aan het woord zijnde leden steunen de Staatssecretaris in haar zoektocht naar prikkels om treinen zo geluidsarm mogelijk te maken en vragen in dat kader of er nog andere prikkels onderzocht en overwogen zijn of worden waarmee dat doel dichterbij kan worden gebracht.

Voor een reactie op deze vragen wordt verwezen naar de reactie op de vragen van de VVD-fractie over dit onderwerp.

Met genoegen hebben de leden van de PvdA-fractie kennisgenomen van het voornemen van de Staatssecretaris om goederenvervoer zoveel mogelijk over de daarvoor bestemde goederencorridors te leiden. Op welke enkelsporige lijnen zal deze wijziging tot (aanzienlijk) minder goederentreinen leiden, zo vragen de aan het woord zijnde leden. Ook vragen deze leden de verwachte reductie op deze lijnen te kwantificeren (in aantallen en relatief).

Bij overbelaste infrastructuur moet de beheerder eerst artikel 8 eerste lid (minimumbedieningsniveaus) toepassen (zie ook de reactie op de vragen van de VVD-fractie over de verhouding tussen artikel 9a en artikel 10 eerste lid van het ontwerpbesluit). De minimumbedieningsniveaus voor goederenvervoer voor de enkelsporige lijnen zijn (bij overbelast verklaarde infrastructuur) alleen van toepassing als een goederenvervoerder een herkomst- of eindbestemming aan die lijn heeft. Voor doorgaand goederenvervoer zijn de minimumbedieningsniveaus op de enkelsporige lijnen derhalve niet van toepassing. Het betreft hier met name de lijnen Mariënberg – Zwolle, Zutphen – Hengelo en Nijmegen – Blerick.

De verwachting is dat er minder (doorgaand) goederenvervoer van deze trajecten gebruik zal maken, waardoor overlast van goederentreinen voor omwonenden vermindert en op de geluidproductieplafonds minder druk komt. De werking van artikel 8 vierde lid is wel afhankelijk van eventuele overbelastverklaringen op enkelsporige lijnen, hetgeen weer afhankelijk is van de ontwikkeling van de markt voor het spoorgoederenvervoer en de dienstregeling van regionale personenvervoerders. Daarom is het op dit moment niet mogelijk aantallen te noemen. Bij de evaluatie van het besluit zoals opgenomen in paragraaf 7.4 van de Nota van Toelichting zal ook naar de ontwikkeling en effecten van goederenvervoer op enkelsporige lijnen gekeken worden.

De leden van de D66-fractie vinden het positief dat er een mogelijkheid komt om in de capaciteitsverdeling rekening te houden met geluidsproductie. Zij vragen of dit alleen in het geval van een conflict geldt, of dat het ook bij de initiële capaciteitsverdeling kan worden toegepast, bijvoorbeeld bij trajecten in dichtbevolkte gebieden of daar waar het spoor dicht tegen woningen aan ligt. Kan men ook rekening houden met trillingshinder, zo vragen deze leden voorts.

In hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer zijn er geluidproductieplafonds ingesteld die niet overschreden mogen worden. Hiermee worden omwonenden van (in dit geval) het spoor beschermd tegen geluidhinder.

Zonder overbelast verklaarde infrastructuur is er voor de beheerder geen wettelijke grond om het besluit (hier artikel 10a van het ontwerpbesluit) toe te passen. Daarom is het bij de initiële capaciteitsverdeling niet mogelijk prioriteit toe te kennen aan treinen met een lage geluidproductie, bijvoorbeeld bij trajecten in dichtbevolkte gebieden of daar waar het spoor dicht tegen woningen aan ligt. Dit geldt evenzo voor trillingshinder.

Naast de Wet geluidhinder die met geluidproductieplafonds omwonenden beschermt tegen geluidhinder bestaat er een prestatieregeling (bonus) voor het goederenvervoer ter stimulering van de ombouw naar stiller materieel (installatie van kunststof remblokken op wagons). De doelstelling hierbij is dat 80% van het materieel in 2020 stil is. Voorts overweegt de Europese Commissie om kunststof

remblokken vanaf 2021 verplicht te stellen. De Commissie werkt daarnaast aan regelgeving die een bonus-malusregeling voor kunststof remblokken mogelijk maakt, die medio 2016 effectief zou moeten zijn.

Gevolgen voor de regeldruk en handhaving

De leden van de VVD-fractie lezen dat de bedrijfseffecten van het Besluit niet zullen veranderen. Deze leden vragen of de Staatssecretaris dit kan onderbouwen. Zeker gezien de opmerking op pagina 20–21 van de nota van toelichting dat internationale capaciteitsverdeling vooraf gaat aan Nederlandse capaciteitsverdeling. Wordt dit bijvoorbeeld gecompenseerd door een grotere flexibiliteit in ad hoc aanvragen zoals op pagina 22 van de nota van toelichting is beschreven? En wat zijn hiervan de gevolgen voor de aanbieders van nationaal goederenvervoer en hun afnemers? De leden van de VVD-fractie ontvangen graag een toelichting. Ook horen deze leden graag wanneer de op pagina 19 van de nota van toelichting aangekondigde evaluatie naar de Kamer wordt gestuurd.

De wijziging van het besluit als uitwerking van de LTSA moet bijdragen aan een kwaliteitsverbetering op het spoor (zie ook de reactie op de vragen van de PvdA-fractie over de verwachting van de toename van de aantallen treinen op het spoor als gevolg van het ontwerpbesluit). De maatregelen die samen met de spoorgoederensector genomen worden als uitwerking van de LTSA, waaronder de wijziging van het besluit, om die sector te versterken kan een positieve invloed hebben op de bedrijfseffecten. De wijziging van het besluit staat als onderdeel van de LTSA niet op zichzelf. Daarnaast wordt het besluit alleen in geval van overbelast verklaarde infrastructuur toegepast. Daarom is bij dit ontwerpbesluit aangegeven dat de verwachting is dat de bedrijfseffecten niet zullen veranderen.

Bij de reactie op de vraag van de VVD-fractie naar de gevolgen van de nieuwe prioriteitsstelling in artikel 10 eerste lid voor de verladers van binnenlands goederenvervoer per spoor is voorts aangegeven dat er, net zoals nu het geval is, voldoende spoorcapaciteit voor deze verladers beschikbaar zal zijn.

Het besluit zal na drie jaar worden geëvalueerd.

De leden van de D66-fractie vragen of het naar aanleiding van de opmerkingen van ProRail en de ACM gewijzigde ontwerpbesluit aan beide partijen is voorgelegd en welke van hun kritiekpunten zijn blijven staan of terzijde zijn gelegd.

Het gewijzigde ontwerpbesluit is aan ProRail en de ACM voorgelegd. Voor het antwoord op de vraag welke van hun kritiekpunten zijn blijven staan of terzijde zijn gelegd wordt kortheidshalve naar paragraaf 7.1 van de Nota van Toelichting van het ontwerpbesluit verwezen.

Overig

De leden van de PvdA-fractie vragen wanneer het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur voor het laatst gewijzigd is. In het verlengde hiervan vragen deze leden hoe lang de nu voorliggende wijziging van het Besluit – naar verwachting – zal gelden.

Het besluit is voor het laatst op 11 december 2012 gewijzigd. Het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling brengt het besluit in lijn met de recente en voorziene ontwikkelingen op het spoor, de vigerende Europese regelgeving en de LTSA. De inzet is om de nu voorliggende wijziging langdurig te laten zijn. Eventuele nieuwe wijziging(en) van het besluit hangt uiteraard samen met de toekomstige ontwikkelingen op het spoor en nieuwe of gewijzigde Europese regelgeving. De essentie van het besluit – regels stellen voor capaciteitsverdeling – is overigens niet gewijzigd sinds het op 3 december 2004 voor het eerst werd vastgesteld.

De leden van de D66-fractie vragen of de Staatssecretaris kan aangeven op welke wijze het voornemen om 's nachts langer door te rijden een plaats heeft in voorliggend ontwerpbesluit, alsmede de toezegging om te onderzoeken om deze laatste treinen verder door te laten rijden dan het eerste station buiten de Randstad.

Het besluit capaciteitsverdeling stelt regels voor de capaciteitsverdeling op het spoor. Het besluit handelt niet over het (in dit geval) het 's nachts langer laten doorrijden van treinen.

Uw Kamer is per brief van 16 juni 2014[7] geïnformeerd over de uitwerking van de motie Van Veldhoven[8] over (onder andere) de mogelijkheden om treinen later te laten vertrekken en langer door te laten rijden. Uit de resultaten, zoals in deze brief opgenomen, van de uitgevoerde quickscan kan worden geconcludeerd dat de mogelijkheden om het aantal latere treinen verder uit te breiden (bovenop hetgeen reeds in de vervoerconcessie is opgenomen) beperkt zijn. Zowel de logistieke inpasbaarheid van de treinen (door uitvoering onderhoudswerkzaamheden in de nacht) als het aantal reizigers in latere treinen is beperkt. Dit neemt echter niet weg dat het belangrijk is dat daar waar de reizigersvraag in de toekomst latere verbindingen wel rechtvaardigt, NS die ook daadwerkelijk biedt. Daartoe zijn ook verplichtingen voor NS in de vervoerconcessie opgenomen. NS dient de invloed van de in de concessie opgenomen (uitbreiding van) nachtelijke verbindingen op de reizigersvraag nauwgezet te monitoren en hierover te rapporteren. Op deze manier wordt er een groeimodel opgezet voor latere verbindingen waarbij vraag en aanbod zich in balans kunnen ontwikkelen. Daarbij blijft het uitgangspunt dat de latere treinen structureel rendabel moeten zijn. Hiervan kan een bijdrage van een decentrale overheid onderdeel uit maken.

[7] Kamerstuk 29 984, nr. 493
[8] Kamerstuk 23 645, nr. 567

Gebruiksvergoeding

De leden van de VVD-fractie hebben nog enkele vragen over de rol van regionale vervoerders en de verhouding tussen hen en ProRail. Deze vragen hebben vooral betrekking op de gebruiksvergoeding. In hoeverre en op welke wijze is efficiëntie verzekerd bij de door ProRail toegepaste kostenverhoging met 50 miljoen euro en het nieuwe model voor het vaststellen van de gebruiksvergoeding? Hoe is zeker gesteld dat ProRail niet meer kosten berekent dan noodzakelijk zou zijn als het efficiënter zou werken? Hoe is verzekerd dat de kostenstijging niet groter is dan de kleinst noodzakelijke stijging, zodat de sector niet meer betaalt dan strikt noodzakelijk is en een efficiënte vergoeding dus gewaarborgd is?

Het kabinet Rutte I heeft besloten tot een structurele verhoging van de gebruiksvergoeding met € 50 mln. Dit is staand beleid dat ook in de begrotingskaders van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is opgenomen. U bent hierover per brief van 6 september 2013[9] geïnformeerd. De verhoging van de gebruiksvergoeding maakt onderdeel uit van een taakstelling op het spoor van het kabinet Rutte I en dit kabinet van in totaal € 268 mln. structureel. Naast een verhoging van de gebruiksvergoeding met € 50 mln. per jaar is die taakstelling voor wat betreft ProRail ingevuld door een verlaging van de apparaatskosten met € 58 mln. per jaar en een verlaging van de beheer- en onderhoudskosten spoor met € 110 mln. per jaar. Daarnaast is de concessievergoeding die NS betaalt voor het Hoofdrailnet per 2015 met € 50 mln. verhoogd. Hierover bent u met de Miljoenennota 2013[10]en per brief van 13 november 2013[11] geïnformeerd. De efficiencyslag bij ProRail waar de VVD-fractie naar vraagt zit derhalve reeds verwerkt in de taakstelling op het spoor.

De kosten die ProRail in de gebruiksvergoeding aan de vervoerders kan doorberekenen zijn wettelijk afgebakend. De gebruiksvergoeding is opgenomen in richtlijn 2001/14/EG[12] en de (Nederlandse) Spoorwegwet waarin die richtlijn is uitgewerkt. Hierin staat onder meer dat door de beheerder (in dit geval ProRail) een vergoeding vastgesteld wordt die gelijk is aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien. Ook stelt de beheerder een methodiek vast voor de toerekening van die kosten. In de methodiek die ProRail hanteert is beschreven op welke manier de doorbelasting van de kosten moet plaatsvinden (zie ook: reactie op de vragen van de VVD-fractie over het rekenmodel). Een externe accountant ziet er jaarlijks op toe dat bij de vaststelling van de tarieven voor de gebruiksvergoeding deze methodiek op de voorgeschreven manier wordt toegepast. De Autoriteit Consument en Markt (ACM) houdt toezicht en vervoerders kunnen bij de ACM een klacht indienen, bijvoorbeeld over de vraag of de berekeningsmethodiek voor de tarieven van de gebruiksvergoeding correct is toegepast.

In de beheerconcessie 2015–2025 is daarnaast in artikel 5 opgenomen dat ProRail dient te zorgen voor een efficiënte besteding van de haar ter beschikking gestelde financiële middelen. In deze concessie zijn daarnaast een aantal informatie- en prestatie-indicatoren met betrekking tot efficiency opgenomen. Ook kan de concessieverlener in het Beheerplan een aanwijzing geven voor efficiency.

---

[9] Kamerstuk 29 984, nr. 426
[10] Kamerstuk 33 400 A, nr. 1
[11] Kamerstuk 29 984, nr. 443
[12] met de implementatie van richtlijn 2012/34/EU in de Spoorwegwet zal richtlijn 2012/34/EU richtlijn 2001/14/EG hierin vervangen

Ook de leden van de D66-fractie hebben nog enkele vragen over de gebruiksvergoeding. In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte I (bijlage bij Kamerstuk 32 417, nr. 15) stond een bezuiniging op spoor van 50 miljoen euro. Tijdens het algemeen overleg Spoor op 12 september 2013 (Kamerstuk 29984, nr. 436) heeft de Staatssecretaris aangegeven dat hiervan 30 miljoen euro via de gebruiksvergoeding aan vervoerders en reizigers zou worden doorbelast, en dat voor 20 miljoen euro nog een oplossing zou worden gevonden door ProRail. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe het hiermee staat en of ProRail nu een oplossing heeft gevonden voor de resterende 20 miljoen euro? En zo ja, welke? Wat zijn de consequenties voor reizigers en goederenvervoerders? Kan ProRail de gebruiksvergoeding onbeperkt verhogen of zijn hier regels aan gebonden, zo willen deze leden weten.

In de brief aan uw Kamer van 6 september 2013 staat dat ProRail had aangegeven dat de verhoging van de gebruiksvergoeding mogelijk op ca. € 30 mln. zou uitkomen en dat het uitgangspunt was dat ProRail invulling zou geven aan de resterende € 20 mln. Dit is tevens bij het AO spoor van 12 september 2013[13] met u besproken.

Conform het besluit van het kabinet Rutte I heeft ProRail de verhoging van de gebruiksvergoeding op € 50 mln. gebracht. Die verhoging zal in twee stappen plaatsvinden en uiteindelijk vanaf 2016 volledig zijn doorgevoerd. ProRail is voorts met de goederenvervoerders overeengekomen de verhoging van de gebruiksvergoeding voor 2015 in lijn te brengen met de verhoging zoals deze in dat jaar uitpakt voor regionale personenvervoerders en NS (ca. 10%). Vanaf 2016 is de verhoging van de gebruiksvergoeding voor alle vervoerders ca. 20%.

In de concessie voor het hoofdrailnet 2015–2025 is in artikel 54 vierde lid opgenomen dat NS een verhoging van de gebruiksvergoeding resultaatneutraal in de tarieven kan doorberekenen. De stijging geldt alleen voor zover de kosten uitkomen boven de inflatie (CPI). De verhoging met in totaal € 50 mln. betekent voor NS een extra tariefstijging van in totaal ca. 4%. Met NS is afgesproken dat de verhoging van de gebruiksvergoeding niet ineens maar stapsgewijs, verdeeld over een aantal jaren vanaf 2014 doorberekend wordt in de tarieven van de treinkaartjes. Op deze manier worden reizigers niet geconfronteerd met een eenmalige prijsstijging die relatief groot is. Uw Kamer is hierover eerder geïnformeerd met brieven van 12 september 2013 en 2 oktober 2013[14].

Voor een reactie op de vraag of ProRail de gebruiksvergoeding onbeperkt kan verhogen, of dat hier regels aan gebonden zijn wordt verwezen naar de reactie op de vragen van de VVD-fractie over efficiëntie bij ProRail en de verhoging van de gebruiksvergoeding.

Besparingen ProRail

De leden van de VVD-fractie realiseren zich dat de kostenverhoging is goedgekeurd door de Kamer, maar dat laat volgens deze leden onverlet dat gestreefd moet worden naar een efficiënte organisatie van overheidsbedrijven. Zij vragen of er ook gekeken is naar mogelijke besparingen binnen ProRail zelf, die de verhoging van de gebruiksvergoeding met 50 miljoen euro zouden kunnen mitigeren, zodat een lagere kostenstijging voor de spoorgebruikers mogelijk zou zijn. Zo ja, kan de Staatssecretaris de uitkomsten van dat onderzoek toelichten en aan de Kamer toesturen?

[13] Kamerstuk 29 984, nr. 436
[14] Kamerstuk 29 984, nr. 435

Voor een reactie wordt verwezen naar de reactie op de vragen van de VVD-fractie over dit onderwerp.

De leden van de CDA-fractie vragen ook of er gekeken is naar mogelijke besparingen binnen ProRail zelf, die het bedrag van 50 miljoen euro zouden kunnen mitigeren, zodat een lagere kostenstijging voor de spoorgebruikers mogelijk zou zijn. Zo nee, is de Staatssecretaris bereid om die mogelijkheid alsnog te onderzoeken en is de Staatssecretaris ook bereid om daarbij de spoorsector te betrekken voor input, creativiteit en ideeën, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

Voor een reactie wordt verwezen naar de reactie op de vragen van de VVD-fractie over dit onderwerp.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of, voordat de nieuwe methode van kracht werd of opgesteld is en ongeacht de eerdere instemming van de Kamer met verhoging van de gebruiksvergoeding, nog gekeken is naar de mogelijkheid om te bezuinigen binnen ProRail zelf en zo de stijging van de gebruiksvergoeding te beperken. Als dit het geval is, kan de Staatssecretaris dan de uitkomsten van dat onderzoek aan de Kamer doen toekomen? Als dit niet onderzocht is, is de Staatssecretaris dan bereid om die mogelijkheid alsnog te onderzoeken? Is de Staatssecretaris tevens bereid om daarbij de sector te betrekken voor input, creativiteit en ideeën?

Voor een reactie wordt verwezen naar de reactie op de vragen van de VVD-fractie over dit onderwerp.

<u>Doorberekening in treinkaartje</u>

De leden van de CDA-fractie vragen of de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet NS de mogelijkheid biedt om de kostenverhoging van ProRail via het treinkaartje bij de reiziger neer te leggen. Zo ja, is NS voornemens om van die mogelijkheid gebruik te maken? Zo ja, wanneer en op welke wijze? Zo nee, hoe hard is de garantie dat dit niet zal gebeuren, zo vragen deze leden.

Voor een reactie op deze vragen wordt verwezen naar de reactie op de vragen van de D66-fractie of ProRail een oplossing heeft gevonden voor de resterende 20 miljoen euro bij de verhoging van de gebruiksvergoeding.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de stijging van de gebruiksvergoeding doorberekend wordt in de prijs voor het treinkaartje of dat dat uitgesloten is. Hoe verhoudt dit zich met de afspraken over tariefstijgingen in de verschillende concessies? Ook vragen genoemde leden welke uitgangspunten van de Europese richtlijn hierbij relevant zijn en op welke wijze die wel of niet zijn meegenomen in de nieuwe verdelingsmethodiek van ProRail. Zijn er daarbij elementen achterwege gelaten en zo ja, welke zijn dat en waarom zijn die achterwege gebleven?

Voor een reactie op de vraag over de prijs voor het treinkaartje en de afspraken over tariefstijgingen in de verschillende concessies wordt verwezen naar de reactie op de vragen van de D66-fractie of ProRail een oplossing heeft gevonden voor de resterende 20 miljoen euro bij de verhoging van de gebruiksvergoeding. In aanvulling hierop kan aangegeven worden dat decentrale overheden voor regionale concessies hierover apart afspraken gemaakt hebben met regionale vervoerders.

Voor wat betreft de vragen welke uitgangspunten van de Europese richtlijn hierbij relevant zijn en verder, kan aangegeven worden dat voor wat betreft de gebruiksvergoeding in richtlijn 2001/14/EG niet opgenomen is of en hoe die in de prijzen voor een treinkaartje doorberekend moet worden. Hierbij wordt verwezen naar de reactie op de vragen van de VVD-fractie over efficiëntie bij ProRail en de verhoging van de gebruiksvergoeding.

Segmenten en non-discriminatie

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre en op welke wijze non-discriminatie tussen vervoerders en sectoren verzekerd is bij de toegepaste kostenverhoging. Dragen zij relatief gezien allemaal net zoveel bij in de kostenverhoging, of zijn er verschillen. En in het laatste geval, welke zijn dat? Hoe zit het rekenmodel op dit punt in elkaar?

Non-discriminatie tussen vervoerders en sectoren is bij de gebruiksvergoeding verzekerd door de methodiek die ProRail gebruikt voor de berekening van de tarieven voor de gebruiksvergoeding. Hieronder zal daar nader op ingegaan worden. Voorts houdt de ACM toezicht, onder meer op non-discriminatie (zie ook de reactie op de vraag van de CDA-fractie of de ACM onderzoek heeft gedaan naar de wijze waarop transparantie, efficiëntie, non-discriminatie, draagkracht en kwaliteit door ProRail zijn toegepast binnen de verdelingsmethodiek).

De verhoging van de gebruiksvergoeding met € 50 mln. is voor alle vervoerssectoren relatief gelijk (+20%). Indien vervoerders van dezelfde diensten in gelijke mate gebruik maken is de gebruiksvergoeding voor die vervoerders even hoog. De uiteindelijke hoogte van de gebruiksvergoeding voor vervoerders hangt evenwel af van welke diensten gebruik gemaakt wordt en in welke mate.

De methodiek die ProRail gebruikt voor de doorbelasting van kosten en waarmee de tarieven voor de gebruiksvergoeding berekend worden volgt een aantal stappen. Om de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien in de vorm van de gebruiksvergoeding te kunnen doorberekenen aan de vervoerders biedt ProRail vier diensten aan. De kosten hiervan worden alle vier toegerekend via een tariefdrager. Elke tariefdrager heeft een tarief dat vervoerders naar gelang het gebruik van de betreffende dienst betalen:
a) dienst treinpad, tarief per trein/km per gewichtsklasse;
b) dienst bovenleiding, tarief per kWh;
c) dienst opstellen, tarief per gebruikte meter spoor per soort emplacement;
d) dienst transfer, tarief per stop per categorie stations en per soort trein.

Om de tarieven te kunnen vaststellen bepaalt ProRail eerst wat de kosten zijn die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien. Vervolgens worden die kosten aan de vier hierboven genoemde diensten toegerekend. De kosten per dienst worden daarna op basis van een verwachting van de mate waarin vervoerders van de vier diensten gebruik zullen maken verrekend, met een tarief per eenheid per tariefdrager als eindresultaat, zoals bijvoorbeeld € 1,3347 per treinkilometer in de gewichtsklasse tussen 161 en 320 ton (Netverklaring 2015).

De leden van de CDA-fractie constateren dat het kostenmodel drie segmenten onderscheidt, blijkens antwoorden van de Staatssecretaris van 26 november 2014 op vragen van het lid De Boer (VVD) (Aanhangsel handelingen II 2014/15, nr. 692): NS, regionaal vervoer en goederenvervoer. Deze leden zijn benieuwd of het mogelijk is om meer segmenten

dan deze drie te onderscheiden en waarom is gekozen voor deze specifieke segmentatie. Wat waren de alternatieve segmenten en waarom zijn die afgevallen? De leden van de CDA-fractie vragen verder hoe non-discriminatie verzekerd is bij de nieuwe gebruikskostenmethode, zowel tussen de drie categorieën onderling, als tussen de partijen die binnen die categorieën actief zijn. Kan de staatsecretaris dit gedetailleerd toelichten?

De constatering van de CDA-fractie dat het kostenmodel drie segmenten onderscheidt is niet juist. In de methodiek die ProRail gebruikt voor de doorbelasting van kosten en waarmee de tarieven voor de gebruiksvergoeding berekend worden, worden geen marktsegmenten onderscheiden. Het effect van de tarieven op verschillende marktsegmenten kan wel worden weergegeven. Dat gebeurt thans in drie segmenten. Het is mogelijk om meerdere segmenten te onderscheiden. De gekozen indeling sluit aan op de overlegstructuur die de vervoerders in de relatie met ProRail hebben gekozen.

De leden van de CDA-fractie vragen of de regionale diensten van NS in het segment «NS» of in het segment «regionaal vervoer» vallen. Ook vragen zij hoe dit gaat bij de toekomstige verwerving van regionale concessies door NS of dochterondernemingen van NS.

De regionale diensten van NS worden meegeteld in het marktsegment NS. Op een mogelijke toekomstige verwerving van regionale concessies door NS of dochterondernemingen van NS wordt niet vooruit gelopen. Bij de methodiek die ProRail gebruikt voor de doorbelasting van de kosten is non-discri-
minatie overigens verzekerd doordat elke vervoerder die dezelfde dienst in dezelfde mate van ProRail afneemt hetzelfde betaalt.

De leden van de CDA-fractie vragen tevens in welk van de segmenten de Hogesnelheidslijn (HSL)-verbinding van NS valt: valt die in het segment NS? Zo ja, wordt de HSL-verbinding van NS dan op gelijke voet met bijvoorbeeld de Thalys-, de Eurostar- of de InterCityExpress (ICE)-trein behandeld? Als dat niet zo is, kan de Staatssecretaris dan gedetailleerd uitleggen hoe het wel zit?

De Hogesnelheidslijn (HSL)-verbinding van NS wordt meegeteld en gepresenteerd in het marktsegment van NS. Bij de methodiek die ProRail gebruikt voor de doorbelasting van de kosten is non-discriminatie verzekerd doordat elke vervoerder die dezelfde dienst in dezelfde mate van ProRail afneemt hetzelfde betaalt. Dat geldt ook voor het (internationaal) hogesnelheidspersonenvervoer dat gebruik maakt van de HSL-Zuid.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe te controleren is of ProRail non-discriminatoir omgaat met de van het spoor afhankelijke gebruikers. Kunnen individuele partijen ook nagaan welke vergoeding andere individuele partijen en gebruikers betalen, zodat zij kunnen vaststellen of sprake is van non-discriminatie, zo vragen zij. Als dat niet het geval is, waarom is dit niet mogelijk en werkt dat niet een gebrek aan transparantie en het risico op discriminatie in de hand?

De tarieven voor de gebruiksvergoeding staan opgenomen in de Netverklaring van ProRail. De Netverklaring wordt jaarlijks gepubliceerd. De ACM ziet er op toe dat tarieven voor de gebruiksvergoeding die ProRail en vervoerders overeen gekomen zijn, tot dezelfde uitkomst leiden als de tarieven zoals opgenomen in de Netverklaring.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de gelijkmatige verdeling over de vervoersegmenten ook een gelijkmatige verdeling over de reizigerskilometers betekent. Zij vragen dit omdat de reisafstanden op het hoofdrailnet over het algemeen groter zijn en het aantal reizigers groter. Als er een verschil is tussen het aandeel van de gebruikersvergoeding in de totale kosten tussen de verschillende vervoersegmenten dan kan volgens deze leden de impact ondanks de gelijkmatige verdeling toch verschillen. Zij vragen daarom of er een berekening is gemaakt van de impact op de kosten per reizigerskilometer per segment van de stijging van de gebruiksvergoeding.

Voor een reactie op deze vraag wordt verwezen naar de reactie op de vraag van de VVD-fractie over het rekenmodel. Uit die reactie volgt dat er een aantal tarieven per treinkilometer zijn, maar niet per reizigerskilometer. Voorts volgt uit die reactie dat voor zover de tarieven per treinkilometer gerekend worden, deze bijdragen aan de gelijkmatige verdeling over de marktsegmenten.

Ook vragen de leden van de ChristenUnie-fractie hoe de wijziging van de gebruikersvergoeding wordt doorgevoerd op de regionale diensten die NS bijvoorbeeld in Overijssel uitvoert (de lijn Zwolle-Kampen). Vallen die binnen het segment «regionale vervoerders» of binnen het segment «NS»? Kan de Staatssecretaris het verschil in dit geval en soortgelijke gevallen uitleggen? In het kostenmodel worden goederenvervoer, regionaal openbaar vervoer en NS onderscheiden. Wat gebeurt er als dochters van NS zich in het regionale openbaar vervoer begeven, dus als bijvoorbeeld Abellio de aanbesteding van het regionale openbaar vervoer in Limburg zou winnen: valt Abellio dan binnen het segment «regionale vervoerders», of binnen het segment «NS» en waar is die keuze op gebaseerd?

De regionale diensten van NS worden meegeteld in het marktsegment NS en dat is ook van toepassing op de lijn Zwolle-Kampen. Bij de methodiek die ProRail gebruikt voor de doorbelasting van de kosten is non-discriminatie verzekerd doordat elke vervoerder die dezelfde dienst in dezelfde mate van ProRail afneemt hetzelfde betaalt. Dat geldt ook voor de regionale vervoerders en de regionale diensten van NS.

Voor een reactie op de vraag van de ChristenUnie-fractie wat er gebeurt als dochters van NS zich in het regionale openbaar vervoer begeven wordt verwezen naar de reactie op de vraag van de CDA-fractie over toekomstige verwerving van regionale concessies door NS of dochterondernemingen van NS.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen tevens wat er gebeurt met de kosten van een regionale vervoerder als er een lijn toegevoegd wordt aan diens segment, zoals het regionaliseren van de Limburgse lijnen? Dalen dan de kosten voor de partijen in het segment, of blijven die gelijk? En wat bedraagt dan de vergoeding voor de partij die de aan het segment toegevoegde lijn exploiteert?

Als er een lijn wordt toegevoegd aan een segment van een regionale vervoerder en wordt afgehaald van het kernnet blijven de totale onderhoudskosten (bij dezelfde soort en hoeveelheid treinen) gelijk en daarmee blijft ook de totale gebruiksvergoeding gelijk. Het enig effect zal zijn dat de gebruiksvergoeding die eerst door NS werd betaald dan door de regionale vervoerder zal worden betaald.

Gewicht treinen

De leden van de VVD-fractie vragen of het juist is, dat sprake is van een gestaffeld model waarbij de eerste trap pas begint op 160 ton? Hoe beoordeelt de Staatssecretaris het bezwaar van de regionale vervoerders, dat daarmee teveel uitmiddeling plaatsvindt van lichtere treinen die veelal in de regio rijden en de zwaardere treinen, die veelal elders in het land (bijvoorbeeld op het hoofdrailnet) rijden?

Voor de dienst treinpad geldt een tarief per treinkilometer per gewichtsklasse en de gewichtsklasse tot 160 ton is de kleinste. Daarbij vindt weliswaar uitmiddeling plaats, maar in de tariefstelling van de gebruiksvergoeding wordt rekening gehouden met kwaliteits- en/of kostenverschillen binnen de diensten die ProRail aanbiedt. De laagste gewichtsklasse tot 160 ton heeft ook het laagste tarief. De stations zijn in categorieën ingedeeld en de regionale vervoerders maken voornamelijk gebruik van stations van een categorie met een laag tarief. Daarnaast worden dieseltreinen binnen de gebruiksvergoeding uiteraard niet aangeslagen voor het gebruik van de bovenleiding.

Als onderdeel van de nieuwe methodiek voor de berekening van de tarieven voor de gebruiksvergoeding is voor het personenvervoer overigens een overstap gemaakt van een lineair tarief naar een tarief per gewichtsklasse. De regionale vervoerders hebben hiermee ingestemd. In 2013 zijn de tarieven per gewichtsklasse voor het eerst toegepast. Hierbij is ervoor gezorgd dat de personenvervoerders hier geen nadeel van hebben.

In 2012 was met een lineair tarief het tarief voor een personentrein van 100 ton (gewicht van de meeste personentreinen in het regionaal vervoer) € 0,8140 per treinkilometer. In 2013 was het tarief in de gewichtsklasse tot 160 ton (waarbinnen de meeste personentreinen in het regionaal vervoer vallen) € 0,7834 per treinkilometer en in 2014 € 0,7744.

De leden van de CDA-fractie vragen de staatsecretaris wat haar visie is op het pleidooi van de regionale vervoerders om binnen de nieuwe systematiek een lagere instaptrede in te voeren van bijvoorbeeld 100 of 120 ton. Klopt het dat dat beter aansluit op de treinstellen die de regionale vervoerders exploiteren? Is de Staatssecretaris bereid om hierover met ProRail en de vervoerders in overleg te treden om zo alsnog op korte termijn tot een akkoord te komen? Zo nee, waarom niet, zo vragen zij.

Zoals de dienst treinpad ingedeeld is in gewichtsklassen, waaronder de gewichtsklasse tot 160 ton, vind ik redelijk. Hierboven is daarnaast aangegeven dat bij de overstap van een lineair tarief naar een tarief per gewichtsklasse het tarief voor de regionale vervoerders lager is geworden. De introductie van een gewichtsklasse tot 100 of 120 ton zou daarnaast voor goederenvervoerders en NS een extra verhoging van de gebruiksvergoeding betekenen. Voorts wordt verwezen naar de reactie op de vraag van de VVD-fractie over het gewicht van treinen.

De berekening maakt gebruik van zes gewichtsklassen, zodat lichter materieel minder betaalt voor de dienst «treinpad» dan zwaarder materieel. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen een tabel met de verschillende gewichtsklassen, hoe het materieel dat op dit moment in Nederland rondrijdt binnen de verschillende segmenten is verdeeld over deze gewichtsklassen en wat het feitelijke gewicht is van dit materieel. Klopt het dat de laagste gewichtsklasse zo ruim is dat de vervoerders die de afgelopen jaren hebben geïnvesteerd in lichter materieel, dat minder impact heeft op de infrastructuur, niet worden beloond, zo vragen deze

leden. De regionale vervoerders en de regionale opdrachtgevers zijn van mening dat de nieuwe systematiek onevenredig uitpakt en een onjuiste instaptrede stelt, op een treingewicht van 160 ton. Het merendeel van de regionale treinen wordt ingezet met een treingewicht onder de 120 ton. Alleen in de spits komen treinen zwaarder dan 160 ton voor. Een redelijke verdeling op basis van de gewichtsklasse zou daarom volgens deze partijen het toevoegen van een extra eerste stap tot 120 ton zijn zowel voor het hoofdrailnet als de regionale lijnen. Zo zou efficiënte inzet worden beloond en daarmee het milieu gespaard. Hoe beoordeelt de Staatssecretaris dat argument? Is dit bezwaar onderzocht voorafgaand aan de vaststelling van het nieuwe kostenmodel? Zo nee, waarom niet? Zo ja,waarom is afgezien van de toepassing daarvan en is de Staatssecretaris bereid om deze mogelijkheid alsnog te onderzoeken? Is het juist dat regionale vervoerders veelal lichtere treinen inzetten, maar door de hogere instaptrede bijdragen in de kosten van zwaardere treinstellen die in hetzelfde segment vallen?

Tabel voor de periode januari tot en met oktober 2014

	% van marktsegment per gewichtklasse			
Gewichtsklasse in tonnen	NS Groep	regionale vervoerders	goederenvervoerders	% treinen per gewichtsklasse
0–160	18	91	12	29
161–320	41	8	5	35
321–600	39	0	9	32
601–1.600	2	0	57	3
1.601–3.000	0	0	15	1
meer dan 3.000	0	0	3	0

Voor een reactie op deze vragen wordt verwezen naar de reactie op de vraag van de VVD-fractie en de vraag van de CDA-fractie over het gewicht van treinen. In antwoord op de vraag van de ChristenUnie-fractie of het bezwaar van de regionale vervoerders over de gewichtsklassen voorafgaand aan de vaststelling van het nieuwe kostenmodel onderzocht is kan aangegeven worden dat de regionale vervoerders ingestemd hebben met de overstap van een lineair tarief naar een tarief per gewichtsklasse.

Advies ACM

De leden van de CDA-fractie hebben verschillende vragen over de ACM. Zij zien dat de Staatssecretaris op 26 november 2014 in het antwoord op genoemde vragen van het lid De Boer (VVD) schrijft dat ProRail vernieuwingen in de methodiek voor de toerekening van de kosten heeft verwerkt «op instigatie van de ACM en conform de EU-richtlijn». Graag vernemen deze leden welke aanpassingen «op instigatie van» de ACM zijn gedaan: wat vond de ACM van de methodiek en wanneer is dat advies gegeven. Ook vragen deze leden of het akkoord van de ACM geldt voor zowel de bezuiniging van 50 miljoen euro die ProRail doorberekent aan de gebruikers, als voor de kostenmethodiek die ProRail ontwikkeld heeft. Is de ACM wettelijk bevoegd om zowel het model als de uitkomst te beoordelen? De leden van de CDA-fractie vernemen graag of het oordeel van de ACM op alle punten positief was. Is het advies of de aanwijzing van de ACM op alle punten volledig gevolgd of zijn er ook onderdelen niet opgevolgd? En in het laatste geval, welke zijn dat?

De methodiek die ProRail tot dit jaar gehanteerd heeft voor de berekening van de tarieven voor de gebruiksvergoeding was volgens de ACM (destijds, in 2011, de NMa) gedateerd en daarom aan vernieuwing toe. Hiertoe heeft de ACM een toetsingskader voor de berekeningsmethodiek van de gebruiksvergoedingstarieven opgesteld. Aan de hand hiervan

heeft ProRail een vernieuwde berekeningsmethodiek ontwikkeld. Het toetsingskader is bijgevoegd. Daarnaast had de ACM met betrekking tot de berekeningsmethodiek die ProRail tot dit jaar hanteerde een aantal inhoudelijke kritiekpunten, die in de vernieuwde methodiek verwerkt zijn:

- het navolgbaar maken van het kostenmodel (aansluiten op de bedrijfsadministratie);
- aansluiten op de internationale praktijk door het toevoegen van een deel van de kosten van vervangingsinvesteringen en hanteren van empirische modellen in plaats van expert judgement;
- bestendig maken van model (aansluiten op het beheerplan).

De ACM heeft in 2012 een positief oordeel gegeven over de vernieuwde berekeningsmethodiek. U bent hierover per brief van 6 september 2013 geïnformeerd. Op grond van artikel 70 en 71 van de Spoorwegwet is de ACM bevoegd deze berekeningsmethodiek en de uitkomst daarvan ambtshalve, of indien een spoorwegonderneming of rechthebbende dit aan de ACM voorlegt te beoordelen. De ACM heeft aangegeven alleen in die gevallen ook een formeel juridisch oordeel te kunnen geven over de berekeningsmethodiek. Aangezien de ACM onlangs van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) een klacht heeft ontvangen over de verhoging van de gebruiksvergoeding per 2015, kan de ACM op dit moment geen oordeel geven over de tarieven voor de gebruiksvergoeding per 2015 (die mede het resultaat zijn van de vernieuwde berekeningsmethodiek) en derhalve ook niet over de verhoging van de gebruiksvergoeding met € 50 mln.

De ACM moet conform artikel 71 van de Spoorwegwet bij een klacht uiterlijk twee maanden nadat de gegevens en bescheiden die daartoe ontvangen zijn een oordeel geven. De totale doorlooptijd is daarom mede afhankelijk van hoe lang het duurt voordat de benodigde gegevens ontvangen zijn. De klacht van de FMN over de verhoging van de gebruiksvergoeding is eind december jl. ingediend. Het oordeel van de ACM is vooralsnog medio april a.s. te verwachten. Hierover zal ik u informeren. De klacht over de gebruiksvergoeding staat los van het ontwerpbesluit tot wijziging van het besluit capaciteitsverdeling. Het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur is juridisch verankerd in artikel 61 en de gebruiksvergoeding in artikel 62 van de Spoorwegwet. Ongeacht de klacht en het oordeel van de ACM daarover kan het proces met betrekking tot het ontwerpbesluit daarom voort gaan.

De leden van de CDA-fractie vragen voorts of de ACM onderzoek heeft gedaan naar de wijze waarop transparantie, efficiëntie, non-discriminatie, draagkracht en kwaliteit door ProRail zijn toegepast binnen de verdelingsmethodiek. Zo ja, wat was haar oordeel op die punten? Voorts vragen deze leden of de staatsecretaris de adviezen van de ACM inzake de gebruiksvergoeding aan de Kamer kan toesturen.

In aanvulling op de reactie op de vraag van de CDA-fractie over de wettelijke bevoegdheid van de ACM, kan aangegeven worden dat de ACM op basis van artikel 70 van de Spoorwegwet ambtshalve toezicht houdt op de vaststelling van de hoogte van de gebruiksvergoeding. Daarnaast kan een spoorwegonderneming een klacht indienen bij de ACM indien zij van mening is dat de door haar te betalen gebruiksvergoeding tot discriminatie leidt. De gebruiksvergoeding moet op grond van artikel 62 van de Spoorwegwet voldoen aan richtlijn 2001/14/EG. Hierin staan onder meer transparantie, efficiëntie en non-discriminatie genoemd. De wijze waarop invulling wordt gegeven aan het toezicht wordt door de ACM ingevuld.

Voor wat betreft draagkracht wordt ook verwezen naar de reactie op de vraag van de ChristenUnie-fractie over de draagkrachtmeting van de leden.

Het toetsingskader van de ACM inzake de gebruiksvergoeding is opgenomen in de bijlage[15].

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of alle aanwijzingen van de ACM verwerkt zijn in de nieuwe methodiek. Zo nee, welke aanwijzingen zijn niet overgenomen en waarom niet? Zijn er door de ACM nog opmerkingen gemaakt over de nieuwe methodiek, zo ja, welke?

Voor een reactie op deze vraag wordt verwezen naar de reactie op de vragen van de CDA-fractie over welke aanpassingen in de methodiek voor de toerekening van de kosten «op instigatie van» de ACM door ProRail zijn gedaan en de reactie op de vraag van diezelfde fractie of alle aanwijzingen van de ACM verwerkt zijn in de nieuwe methodiek

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen tevens hoe het oordeel van de ACM, waaraan de Staatssecretaris refereert in genoemde antwoorden op vragen van het De Boer (VVD), zich verhoudt tot de ACM Spoormonitor 2013. De ACM suggereert in de Spoormonitor 2013 immers dat prijsdifferentiatie naar kosten, kwaliteit of benutting, en prestatieregelingen passen in het streven van de ACM naar maximaal efficiënt gebruik van deze capaciteit, waarbij volgens de ACM rekening gehouden wordt met de draagkracht van de markt. Is een dergelijke draagkrachtmeting uitgevoerd? Zo ja, wat was daarvan de uitkomst en kan de Staatssecretaris deze draagkrachtmeting naar de Kamer sturen? Zo nee, waarom is daar van afgezien, is de ACM geraadpleegd voorafgaand aan de beslissing om daar van af te zien en is de Staatssecretaris bereid om de draagkrachtmeting alsnog te doen uitvoeren? Zo nee, waarom niet?

In richtlijn 2001/14/EG staat dat een heffing vastgesteld wordt die gelijk is aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien. Dit is de gebruiksvergoeding. Richtlijn 2012/34/EU biedt, evenals richtlijn 2001/14/EG, lidstaten daarnaast de mogelijkheid bepaalde heffingen, kortingen, compensatieregelingen, prestatieregelingen en reserveringsheffingen toe te passen. Hieraan refereert de ACM in de Spoormonitor 2013. Er kan een heffing worden toegepast die dient voor de volledige dekking van de door de beheerder gemaakte kosten, «zo de markt dit aankan». Voor het toepassen van een dergelijke heffing is een draagkrachtmeting nodig. De verhoging van de gebruiksvergoeding betreft geen heffing die dient voor de volledige dekking van de door de beheerder gemaakte kosten. Daarom is een draagkrachtmeting niet nodig. De ACM heeft dit bevestigd.

Openbaarheid rekenmodel

De leden van de CDA-fractie vragen of het rekenmodel van ProRail openbaar is en wel op zodanige wijze dat gebruikers in staat zijn om zelf na te gaan of de rekensom die ProRail heeft gemaakt voor hun individuele gebruiksvergoeding correct is, maar ook wat de andere gebruikers betalen. Is dat met inbegrip van de gebruikte kostenposten en de omvang van die gebruikte kosten, de parameters en de gehanteerde verdeelsleutels, zo vragen deze leden.

[15] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

De nieuwe methodiek voor de berekening van de tarieven van de gebruiksvergoeding is openbaar en is aan de vervoerders verstrekt. Daarnaast is het effect van de nieuwe methodiek op de kosten van de vervoerders aan hun verstrekt, inclusief de berekeningen. In deze berekeningen is opgenomen welke diensten worden afgenomen en in welke aantallen. De vervoerders kunnen ook zelf de berekeningen maken voor hun eigen gebruiksvergoeding via de tarieven van de Netverklaring met hun eigen gebruiksgegevens. Het verbruik van andere vervoerders wordt uit concurrentieoverwegingen niet verstrekt. Voorts wordt verwezen naar de reactie op de vraag van de VVD-fractie over efficiëntie bij ProRail en de verhoging van de gebruiksvergoeding en de reactie op de vragen van diezelfde fractie over het rekenmodel.

De leden van de CDA-fractie stellen dat als het model en de inputgegevens niet openbaar zijn, die informatie alsnog openbaar gemaakt zou moeten worden. Is de staatsecretaris daartoe bereid? Zo nee, waarom niet en hoe zijn partijen dan in staat de juistheid en redelijkheid van de hen aangerekende vergoedingen te beoordelen? Deelt de Staatssecretaris de mening dat daarmee geen sprake is van de transparantie die wel van een staatsbedrijf zoals ProRail verwacht mag worden, zo vragen deze leden. De leden van de CDA-fractie vragen in het verlengde daarvan of als het rekenmodel niet openbaar gemaakt kan worden, de Staatssecretaris de mening deelt dat daarmee een risico op bevoordeling of benadeling van individuele partijen en discriminatie van vervoerders onderling ontstaat. Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat gaat de staatsecretaris daartegen ondernemen?

Voor een reactie op deze vragen wordt verwezen naar de reactie op de vragen van diezelfde fractie op hierboven over de openbaarheid van het rekenmodel.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de rekenformules en parameters waarop het gebruikskostenmodel gebaseerd is openbaar zijn en of de uitkomsten per vervoerder ook zichtbaar zijn voor andere partijen zodat vervoerders kunnen controleren of zij hetzelfde betalen als andere partijen? Kan de Staatssecretaris voor de regionale lijnen een overzicht verstrekken van de vergoedingen die NS per lijn voldoet aan ProRail?

Voor een reactie op deze vragen wordt verwezen naar de reactie op de vragen van de CDA-fractie hierboven over de openbaarheid van het rekenmodel.

regionale lijnen NS	gebruiksvergoeding per lijn in 2014 in mln. €
Enschede – Zwolle	2.2
Hoekselijn	1.6
IJsselmond	0.3
Gouda – Alphen aan den Rijn	0.4

Betrokkenheid regionale partijen

De leden van de VVD-fractie vinden het van belang dat er goed overleg is tussen ProRail en de regionale vervoerders. Als ProRail overleg mag weigeren of gewoon weigert, wat is dan de weg die vervoerders moeten bewandelen als zij het niet met het kostenmodel eens zijn? Kan de Staatssecretaris hierin een rol vervullen, of de ACM? Welke rol heeft de Staatssecretaris tot nu toe genomen in dit dossier?

Conform artikel 59 van de Spoorwegwet moeten beheerder en vervoerders een Toegangsovereenkomst sluiten. De Toegangsovereenkomst is een privaatrechtelijke overeenkomst tussen beheerder en spoorwegonderneming waarin wordt vastgelegd dat de spoorwegonderneming gebruik van het spoor kan maken, onder welke voorwaarden en de verplichtingen die de beheerder en de spoorwegonderneming daarbij aangaan. De gebruiksvergoeding maakt hier onderdeel van uit. Voor het sluiten van een Toegangsovereenkomst is overleg nodig. Van het weigeren van overleg kan derhalve geen sprake zijn. Bij de gesprekken die beheerder en vervoerders voor de Toegangsovereenkomst voeren kan de ACM aanwezig zijn. Indien het niet mogelijk blijkt overeenstemming te bereiken over de Toegangsovereenkomst kan de ACM daarnaast om een uitspraak gevraagd worden. Omdat de Toegangsovereenkomst een privaatrechtelijke overeenkomst is heb ik bij het sluiten hiervan geen rol. Decentrale overheden evenmin. Overigens hebben alle vervoerders voor 2015 een Toegangsovereenkomst met ProRail gesloten.

De leden van de CDA-fractie vragen op welke wijze de van het spoor afhankelijke gebruikers betrokken zijn bij de voorbereiding van de nieuwe gebruikskostenmethodiek en wat er met hun commentaren gedaan is, zo die zijn gegeven. Ook vernemen deze leden graag op welke wijze de regionale overheden betrokken zijn bij de voorbereiding van de nieuwe gebruikskostenmethodiek en wat er met hun commentaren gedaan is, zo die zijn gegeven.

Een gezamenlijke stuurgroep van ProRail en vervoerders heeft de nieuwe methodiek voor de berekening van de tarieven voor de gebruiksvergoeding behandeld. De Toegangsovereenkomst (waarin de gebruiksvergoeding is opgenomen) is voorts een privaatrechtelijke overeenkomst tussen beheerder en spoorwegonderneming. De ACM houdt hier toezicht op. Decentrale overheden en de rijksoverheid hebben hierin geen rol.

De leden van de CDA-fractie vragen tevens of het juist is dat ProRail weigert om met de regionale vervoerders in overleg te treden over het nieuwe kostenmodel en/of de uitkomsten daarvan. Zo ja, waarom is ProRail daartoe niet bereid en hoe beoordeelt de Staatssecretaris dit in het licht van de machtspositie die ProRail vervult op het spoor en waarvan de vervoerders afhankelijk zijn? Is dit vanuit mededingingsrechtelijk oogpunt bezien wel in de haak, zo vragen zij.

Dat is niet juist. Een gezamenlijke stuurgroep van ProRail en vervoerders heeft de nieuwe methodiek voor de berekening van de tarieven voor de gebruiksvergoeding behandeld. Over het nieuwe kostenmodel en/of de uitkomsten daarvan waarnaar de CDA-fractie vragen is derhalve door ProRail met de regionale vervoerders overleg gevoerd. Voorst heeft ProRail in het kader van de Toegangsovereenkomst overleg gevoerd met alle vervoerders. Dit heeft ertoe geleid dat alle vervoerders voor 2015 een Toegangsovereenkomst met ProRail hebben gesloten.

Verhouding hoofdrailnet – regionaal openbaar vervoer

De leden van de CDA-fractie hebben vernomen dat de regionale bestuurders zich onlangs beklaagden over de manier waarop zij vinden dat met de regionale openbare vervoersbelangen wordt omgegaan. Daarbij gaat het om zaken als een beweerde toename van storingen onder de verantwoordelijkheid van ProRail, maar bijvoorbeeld ook om vraagstukken rondom elektrificatie of de invoering van de kwartiersdienst op regionale lijnen. Voor een beoordeling van die klachten is het van belang inzicht te hebben in de verhouding tussen kosten en baten voor het regionale openbaar vervoer versus die op het hoofdrailnet. In het licht

daarvan hebben de leden van de CDA-fractie de volgende vragen. Hoe verhoudt de kostenstijging op het hoofdrailnet zich tot de kostenstijging in het regionale openbaar vervoer, als dat wordt afgezet tegen de investeringen die in het hoofdrailnet, respectievelijk in het regionale openbaar vervoer gedaan worden? Is de verhouding gelijk en betalen de regionale overheden en regionale vervoerders dus relatief net zoveel als zij terugkrijgen uit de investeringen in het openbaar vervoer, wanneer dat vergeleken wordt met de kosten en baten op het hoofdrailnet? De leden van de CDA-fractie vragen ook hoe deze verhouding ligt, zowel kwalitatief als kwantitatief beschouwd. Deze leden vragen tevens of de Staatssecretaris bereid is om daar nader onderzoek naar te doen, in samenspraak met de regionale vervoerders en de regionale overheden.

Door de beheerder (in dit geval ProRail) wordt een vergoeding vastgesteld die gelijk is aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien, welke met de gebruiksvergoeding doorberekend worden aan de vervoerders. Deze kosten betreffen geen investeringen, maar de gebruiksgerelateerde kosten voor beheer, instandhouding en vervanging. Daarom is het niet mogelijk de verhouding waar de CDA-fractie om vraagt inzichtelijk te maken. Naar verhouding zijn de gebruiksgerelateerde kosten op het hoofdrailnet en het gedecentraliseerd spoor overigens hetzelfde. Voorts wordt verwezen naar de reactie op de vraag van de VVD-fractie over efficiëntie bij ProRail en de verhoging van de gebruiksvergoeding.

In reactie op de vraag van de CDA-fractie of ik bereid ben om in samenspraak met de regionale vervoerders en de regionale overheden nader onderzoek te doen kan aangegeven worden dat bij de Landelijke OV en Spoortafel op verzoek van ROVER, met instemming van de deelnemers, is besloten dat het komende jaar aan de (Landsdelige) OV en Spoortafels breder gekeken zal worden naar de betaalbaarheid van het regionaal openbaar vervoer.

Voorts vragen de leden van de CDA-fractie of het beeld klopt, dat het merendeel van de investeringen ten gunste van het hoofdrailnet gedaan wordt (bijvoorbeeld investeringen in het European Rail Traffic Management System (ERTMS) of het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)), terwijl de kosten wel (min of meer) gelijkelijk verdeeld worden over het land en niet naar rato van de investeringsvoordelen worden toegerekend. Is de balans tussen kosten en baten voor het hoofdrailnet dus niet scheef ten opzichte van die voor de verschillende regionale openbaar vervoersverbindingen, zo vragen deze leden.

Voor een reactie op deze vragen wordt verwezen naar de reacties op de vragen van de CDA-fractie over de verhouding hoofdrailnet – regionaal openbaar vervoer.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de financiële druk op het regionale openbaar vervoer niet onevenredig toeneemt, doordat regio's ook merendeels de afschaffing van de rode diesel moet dragen omdat daar de minste lijnen geëlektrificeerd zijn. Is de cumulatieve kostenstijging per treinkilometer en per reizigerskilometer als gevolg van de diverse maatregelen voor zowel regionaal openbaar vervoer als hoofdrailnet onderzocht?

Bij de Landelijke OV en Spoortafel is op verzoek van ROVER, met instemming van de deelnemers, besloten dat het komende jaar aan de (Landsdelige) OV en Spoortafels breder gekeken zal worden naar de betaalbaarheid van het regionaal openbaar vervoer.

Overig

Ten slotte vragen de leden van de CDA-fractie of de staatsecretaris hun vragen elk apart wil beantwoorden en dus niet wil bundelen in de beantwoording.

Hieraan is voldaan.

In artikel 29 van richtlijn 2012/34/EU[16] staat dat lidstaten een heffingskader bij wet dienen vast te stellen. Klopt het, zo vragen de leden van de ChristenUnie-fractie, dat Nederland dit nooit heeft gedaan? Zo ja, wat is daarvan de reden en leidt dit tot het risico dat vervoerders succesvol bezwaar kunnen indienen tegen de voorgestelde tariefverhoging? In het eerder genoemde antwoord op schriftelijke vragen van het lid De Boer schrijft de Staatssecretaris op 26 november 2014 dat ProRail vernieuwingen in de methodiek van de gebruikskosten heeft verwerkt «op instigatie van de ACM en conform de EU-richtlijn». Kan de Staatssecretaris verzekeren dat het opleggen van de taakstelling danwel bezuiniging van 50 miljoen euro als kostenverhoging via de gebruiksvergoeding volgens de Europese regels is toegestaan?

Het vaststellen van het heffingskader in de Spoorwegwet is onderdeel van het traject tot implementatie van richtlijn 2012/34/EU. Het wetsvoorstel ter implementatie van deze richtlijn in de Spoorwegwet is ingediend bij uw Kamer (Kamerstukken II 2013–2014, 33 965, nr. 2). Het heffingskader wordt nader uitgewerkt in een algemene maatregel van bestuur, die op dit moment in voorbereiding is. De implementatietermijn is op dit moment nog niet verlopen. Totdat richtlijn 2012/34/EU is geïmplementeerd is de huidige wetgeving van toepassing. Het huidige heffingskader wordt gevormd door artikel 62 van de Spoorwegwet en in dat kader kan een gebruiksvergoeding overeen worden gekomen tussen de beheerder en de vervoerder. Dat het nieuwe meer gedetailleerde kader ter implementatie van richtlijn 2012/34/EU nog niet in werking is getreden, is daarop niet van invloed. Daarom leidt het voorgaande niet tot een groter risico dat vervoerders succesvol bezwaar kunnen maken tegen de voorgestelde tariefverhoging. Uiteraard is op voorhand niet aan te geven hoe de ACM bij een eventuele klacht zal oordelen.

[16] Richtlijn 2012/34/EU van het Europees parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.